Die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes seit dem Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde
eines Doktors der Rechte.

Einer hohen rechts- und staats-
wissenschaftlichen Fakultät der
Vereinigten Friedrichs-Universität
Halle-Wittenberg
vorgelegt von

PHILIPP SCHNEIDER

Referent: Prof. Dr. Fleischmann

1926

Buchdruckerei Edmund Mattig, Dömitz i. Mecklb.

Die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes seit dem Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde
eines Doktors der Rechte.

Einer hohen rechts- und staats-
wissenschaftlichen Fakultät der
Vereinigten Friedrichs-Universität
Halle-Wittenberg
vorgelegt von

PHILIPP SCHNEIDER

Referent: Prof. Dr. Fleischmann

1926
Buchdruckerei Edmund Mattig, Dömitz i. M.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INHALT

Aufgabe und Plan

Völkerrecht und internationales Eisenbahnrecht 5

1. Abschnitt:

Geschichtlicher Ueberblick über den Entwicklungsgang des internationalen Eisenbahnrechtes.

I. Von den Anfängen bis zum Abschluß des Berner Uebereinkommens vom Jahre 1890 11
II. Vom Jahre 1890 bis zur Gegenwart 20

2. Abschnitt:

Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht in seiner Entwicklung seit dem Jahre 1890.

I. Allgemeine Ausführungen 29
II. Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht und das internationale Verkehrsrecht überhaupt 32
III. Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht im einzelnen:
1. Die Herstellung internationaler Eisenbahnanlagen 44
2. Die Durchführung des internationalen Eisenbahnbetriebes 47
3. Der gegenseitige Austausch des rollenden Materials und die technische Einheit der Eisenbahnen 50
4. Die finanziellen Beziehungen unter den Eisenbahnverwaltungen 56

3. Abschnitt:

Das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht in seiner Entwicklung seit dem Jahre 1890.

I. Allgemeine Ausführungen 61
II. Das internationale Eisenbahnfrachtrecht 63
III. Das internationale Eisenbahnpersonenbeförderungsrecht . . 76
IV. Die internationalen Tarife 87

4. Abschnitt:

Die internationale Eisenbahnverkehrsgemeinschaft und ihre Organe. Die Streitschlichtung.

I. Allgemeine Ausführungen 95
II. Der beratende und technische Verkehrs- und Durchfuhrausschuß 97
III. Die allgemeinen Verkehrs- und Durchfuhrkonferenzen unter den Auspizien des Völkerbundes 109
IV. Verwaltungsgemeinschaften 113

Schlußwort 117

Anhang:

Abkommen und Statut über die internationale Ordnung der Eisenbahnen (convention et statut sur le régime international des voies ferrées), übersetzt unter Zugrundelegung des von der Genfer Konferenz angenommenen englischen und französischen Wortlautes 119

Nachweis der benutzten Schriften 142

Einleitung

Aufgabe und Plan.

Völkerrecht und internationales Eisenbahnrecht.

Wie jede Einzeldarstellung auf dem Gebiete des Völkerrechts, setzt auch die vorliegende zunächst die grundsätzliche Stellungnahme zu den Hauptproblemen dieses Rechtsgebietes voraus. Die Grundfragen nach Rechtsnatur und Geltungsgrund des Völkerrechtes sind seit Anbeginn ihres Auftauchens von der Wissenschaft heiß umstritten, und es muß deshalb ein einfaches Bekenntnis zu einer der von der Wissenschaft aufgestellten Theorien die notwendige Voraussetzung abgeben, ohne daß auf den Widerstreit hierüber eingegangen werden kann:

„Völkerrecht ist der Inbegriff der Rechtsregeln, welche Rechte und Pflichten der zur Völkerrechtsgemeinschaft gehörenden Staaten und anderer Völkerrechtssubjekte zum Gegenstand haben."[1])

„Rechtsquellen des Völkerrechts sind einzig Gewohnheitsrecht und Vereinbarung."[2])

„Das völkerrechtliche Gewohnheitsrecht ist der Inbegriff der durch gleichmäßige und dauernde Uebung geschaffenen Normen, einer Uebung, die von der Ueberzeugung, Recht und zwar Völkerrecht anzuwenden, getragen ist."[3])

Völkerrechtliche Vereinbarung ist dementsprechend jede Rechtssatzung, die auf der übereinstimmenden Ueberzeugung, Recht und zwar Völkerrecht zu setzen, beruht.

Die Aufgabe, im besonderen die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes seit dem Jahre 1890 zu schildern, setzt ferner zweierlei voraus: die Klarstellung des Begriffes „internationales Eisenbahnrecht" und sodann die Beschreibung des Rechtszustandes um das Jahr 1890, soweit dieser das internationale Eisenbahnrecht anbetrifft.

---

[1]) Strupp, Grundzüge des positiven Völkerrechts, 1922, S. 1.
[2]) Strupp, ebenda S. 7.
[3]) Strupp, ebenda S. 9.

Während die Darstellung dieses Rechtszustandes notwendig einen größeren Raum beansprucht und deshalb der Ausarbeitung selbst vorbehalten bleibt, soll die Beantwortung der Frage: Was ist unter „internationalem Eisenbahnrecht" zu verstehen, sogleich erfolgen, da sich die weitere Entwicklung des Planes für die vorliegende Arbeit hieran anschließt.

Es ist für die Erörterung des Begriffes „internationales Eisenbahnrecht" zweckdienlich, vom innerstaatlichen Eisenbahnrechte als der in der geschichtlichen Tatsächlichkeit zuerst aufgetretenen Rechtserscheinung auszugehen.[1])

Technisch betrachtet sind die Eisenbahnen eiserne Schienenstraßen, die zur Beförderung von Personen und Gütern dienen. Das Sonderrecht der Eisenbahnen schlechthin knüpft sich jedoch nicht an alle so gekennzeichneten Wege an, sondern nur an diejenigen, die dem öffentlichen Verkehre gewidmet sind und die gleichzeitig infolge ihrer hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung einer Sonderregelung gegenüber anderen Verkehrswegen bedürfen, also an die öffentlichen mit Dampf, neuerdings auch mit elektrischer Kraft betriebenen Eisenbahnen. In rechtlicher Betrachtung wird alsdann „unter Eisenbahn nicht nur die Schienenstraße selbst als Grundlage und Mittel zum Betriebe einer besonderen Art der Beförderungsgeschäfte, sondern in übertragener Bedeutung auch die ganze Verkehrsanstalt, das Eisenbahnunternehmen und die — physische oder juristische — Person des Betriebsunternehmers, der Eisenbahnunternehmer"[2]) verstanden. Innerstaatliches Eisenbahnrecht ist demnach derjenige Teil staatlichen Rechtes, der die besonderen Verhältnisse regelt, die mit den Eisenbahnen als einem öffentlichen innerstaatlichen Verkehrsmittel im erörterten Sinne verbunden sind.

Im Verlaufe der geschichtlichen Entwicklung haben die Eisenbahnen an den Grenzen der Staaten nicht haltgemacht; sie sind zu einem internationalen öffentlichen Verkehrsmittel geworden, und die gleichen Beweggründe wie beim innerstaatlichen Eisenbahnrechte führten zu einer international-rechtlichen Sonderregelung durch Vereinbarung[3]) zwischen (jeweils mindestens zwei) Staaten. Es entsteht

[1]) Vgl. die Ausführungen von Niemeyer über primär und sekundär internationalrechtliche Probleme: Völkerrecht 1923, S. 65 ff.

[2]) Eger, Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen, 1910, S. 1.

[3]) „Auch das Gewohnheitsrecht ist Vereinbarung und unterscheidet sich nur durch die Art, wie es erkennbar wird, von dem schriftlich fixierten Recht." Strupp, a. a. O., S. 8.

die Frage nach der Natur des so gekennzeichneten „internationalen Eisenbahnrechtes". Soweit es Rechte und Pflichten der vereinbarenden Staaten selbst enthält, soweit also die Normenadressaten die Staaten selbst sind, handelt es sich um Völkerrecht gemäß der eingangs vorausgeschickten Begriffsumschreibung des Völkerrechtes. Als „internationales Eisenbahnrecht" bezeichnet man aber nicht nur derartige Rechtssätze, sondern auch die durch zwischenstaatliche Vereinbarung gesetzte rechtliche Regelung der vielgestaltigen Rechtsverhältnisse, die sich bei internationaler Personen- oder Güterbeförderung zwischen den Benutzern der Eisenbahnen und diesen Verkehrsanstalten selbst ergeben; dem Inhalte nach sind hier die Normenadressaten nicht Staaten, sondern deren Angehörige und Zugehörige. Aber die Tatsache, daß solche Rechtssatzung durch Vereinbarung zwischen Staaten erfolgt, enthält denjenigen Imperativ an die vereinbarenden Staaten, der auch solches vereinbartes Recht als Völkerrecht kennzeichnet, nämlich die Pflicht, dem vereinbarten Recht nach den Gesetzen des Staates Geltung zu verschaffen und hierdurch die Bindung der Staatsangehörigen und -zugehörigen an die vereinbarte Rechtsatzung zu bewirken.[1]) Man kann daher folgende Begriffsbestimmung für das den Gegenstand dieser Arbeit bildende Rechtsgebiet geben:

Das internationale Eisenbahnrecht ist derjenige Teil des Völkerrechtes, der die besonderen Verhältnisse regelt, die sich an die Eisenbahnen als internationales (jeweils mindestens zwei Staaten verbindendes) öffentliches Verkehrsmittel knüpfen.

Internationales Recht bedeutet also hier — wie auch weiterhin in dieser Arbeit — nichts anderes als Völkerrecht, wobei dem letztgenannten Worte, obwohl es wenig treffend ist, wegen seiner Eindeutigkeit der Vorzug gegeben wird.

---

[1]) „... es gibt in jedem (zu ergänzen: völkerrechtlichen) Vertrage mindestens einen Völkerrechtsimperativ entlassenden Satz, nämlich das Versprechen der Staatsperson in der Ratifikationserklärung, „zu tun und darauf zu halten, daß der Vertrag genau und getreu zur Erfüllung gebracht werde". Dieser Satz begründet einen Völkerrechtsimperativ von so weitem Inhalt, daß alle sonst noch in den Vertragssätzen ausgedrückten Völkerrechtsimperative als seine Besonderungen erscheinen." Wenzel, Juristische Grundprobleme, 1920, S. 371.

Die vorangegangene Betrachtung hebt bereits deutlich den Unterschied hervor, der zwischen den zwei Gruppen von Rechtsnormen besteht, die zusammen das internationale Eisenbahnrecht bilden. Geflissentlich wird die sich aufdrängende Bezeichnung der einen als internationales öffentliches, der anderen als internationales Privatrecht der Eisenbahnen vermieden; denn einmal werden diese Ausdrücke nicht wissenschaftlich eindeutig angewandt und sind daher nur geeignet, Irrtümer hervorzurufen,[1]) zum anderen trifft eine solche Benennung für die an zweiter Stelle genannte Normengruppe auch inhaltlich nicht zu. Die dahingehörigen verwaltungsrechtlichen und prozessualischen Vorschriften können nicht ohne inneren Widerspruch als internationales Privatrecht bezeichnet werden.

Wohl aber ist es möglich, ohne gegen das Erfordernis eindeutiger Begriffsbestimmung zu verstoßen, diejenigen Normen, die inhaltlich Rechte und Pflichten der Staaten selbst in Bezug auf die Eisenbahnen als internationales öffentliches Verkehrsmittel regeln, „internationales Eisenbahn-Verkehrsrecht“[2]) zu benennen, allerdings mit der Erweiterung, daß hierunter auch diejenigen Rechtssätze verstanden sein sollen, die im Wege über zwischenstaatliche Vereinbarung die Rechtsverhältnisse der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen unter sich internationalrechtlich regeln.

Die andere Gruppe international-eisenbahnrechtlicher Normen, die die Rechte und Pflichten der Benutzer der Eisenbahnen und dieser Verkehrsanstalten im Verhältnis zueinander zum Gegenstande haben, lassen sich sodann unter der Bezeichnung „internationales Eisenbahntransportrecht“[2])[3]) zusammenfassen.

Hiermit ist eine für die weitere Darstellung wesentliche und notwendige Unterscheidung gewonnen. Die Gliederung des Planes für die Ausarbeitung gestaltet sich dementsprechend wie folgt:

---

[1]) „Der Entwicklung der neuen Wissenschaft und der dogmatisch korrekten Sonderung der verschiedenen Rechtsgebiete entspricht es, dem Völkerrecht das internationale Privatrecht zur Seite zu stellen, solange und insoweit nicht das Völkerrecht selbst Materien des Privatrechts zum Gegenstande kollektiver Regelung gemacht hat.“ von Ullmann, Völkerrecht. 1908, S. 13.

[2]) Vgl. hierzu Schücking und Wehberg, die Satzung des Völkerbundes kommentiert, 1924, S. 743.

[3]) Vgl. Eger, a. a. O., S. 165.

Im ersten Abschnitt wird in kurzen Umrissen ein Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs und — damit verbunden — des internationalen Eisenbahnrechtes bis zum Abschluß der Berner Union vom Jahre 1890 gegeben. Aus Gründen besserer Uebersicht soll sich hieran eine kurzgefaßte Darstellung der Geschichte des internationalen Eisenbahnrechtes bis in die Gegenwart anschließen.

Im zweiten Abschnitt erfolgt die Behandlung des internationalen Eisenbahnverkehrsrechtes in seiner Entwicklung seit dem Jahre 1890.

Der dritte Abschnitt hat die Entwicklung des internationelen Eisenbahnbeförderungsrechtes seit 1890 zum Gegenstand.

Der vierte und letzte Abschnitt bleibt schließlich einer Erörterung über diejenigen internationalen Organe und Behörden vorbehalten, die für das internationale Eisenbahnrecht erheblich sind.

1. Abschnitt.

Geschichtlicher Ueberblick über den Entwicklungsgang des internationalen Eisenbahnrechtes.

I. Von den Anfängen bis zum Abschluß des Berner Uebereinkommens vom Jahre 1890.

Aus zwei verschiedenen Quellen entspringen die vorwärtstreibenden Kräfte, die den Entwicklungsgang des internationalen Eisenbahnrechtes begleiten: einmal drückt das Völkerrecht ganz allgemein in seiner eigenen Entfaltung dieser besonderen Rechtsentwicklung ihr Kennzeichen auf, zum andern aber wird diese Rechtsentwicklung durch den Fortschritt der Eisenbahnen selbst in technischer, wirtschaftlicher und politischer Hinsicht gekennzeichnet.

Eine hervorragende Tatsache beherrscht die Geschichte des Völkerrechtes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Das Gemeinschaftsbewußtsein der Staaten bricht sich in bisher nicht dagewesener Weise Bahn und erhält seinen Ausdruck im völkerrechtlich geordneten Zusammenschlusse zur friedlichen Lösung mannigfaltiger Kulturaufgaben. Diese Bewegung ist um so bedeutungsvoller, als gerade das 19. Jahrhundert von der Geschichte mit Recht das Jahrhundert der nationalen Befreiungs- und Einigungskämpfe genannt wird. Wenn trotzdem der Zug zum zwischenstaatlichen Zusammenschlusse in so wirksamer Weise in Erscheinung tritt, so ist der Grund hierfür in einer weisen Erkenntnis der Notwendigkeiten des modernen Staates zu suchen: Nur der geeinte, nationale Staat kann seinen Kulturzweck, eine seiner Hauptaufgaben, erfolgreich verfolgen, aber nicht im „selbstgenügsamen" Abschlusse nach außen, sondern in kultureller Zusammenarbeit mit den anderen Staaten. War doch durch die großen geistigen, technischen und wirtschaftlichen Umwälzungen um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts die Welt gänzlich umgewandelt worden und erheischte mit Notwendigkeit die gemeinsame Lösung der neuen Probleme, die gemeinsame Ordnung der neuen Beziehungen, deren wichtigste durch die Tatsache einer besonders stark hervortretenden wirtschaft-

lichen Abhängigkeit der Staaten untereinander gekennzeichnet waren.[1]) Auch das internationale Eisenbahnrecht ist in diesem Zeitabschnitte zwischenstaatlicher Verständigung und Zusammenarbeit entstanden und hat entstehen müssen, denn die Eisenbahnen waren das wichtigste äußere Bindeglied zwischen den Staaten gerade mit Rücksicht auf die neue wirtschaftliche Abhängigkeit voneinander geworden.

Die Einführung der Dampfkraft in die Kette technischer Hilfsmittel hatte nicht zuletzt die völlige Neugestaltung der gesamten wirtschaftlichen Lage mitverursacht. Wenn nun die Verwendung von Dampfmaschinen bei der Herstellung und Veredelung der Waren eine massenhafte und wesentlich verbilligte Anfertigung erlaubte, so waren die Eisenbahnen nicht minder dazu notwendig, der neuen Wirtschaftsform das Aufblühen und den Sieg über die bisherige zu ermöglichen. Sie entsprachen dem neuen Bedürfnis, große Gütermassen schnell und wohlfeil zu befördern, weit auseinanderliegende Herstellungs- und Absatzgebiete miteinander zu verbinden und schließlich den Menschen selbst die Möglichkeit großer Ueberlandreisen ohne die bisher erforderlich gewesenen außerordentlichen Opfer an Zeit und Geld zu bieten.[2])

Die Eisenbahnen waren in ihren Anfängen nur innerstaatliches Verkehrsmittel. Bau und Betrieb lag in der Hand von Privatunternehmern, die nach kaufmännischen Grundsätzen einzelne Linien errichteten und unterhielten. Es konnte auch nicht anders sein; denn hohe Summen erforderte schon die Anlage einer verhältnismäßig kurzen Eisenbahnstrecke, auch war die Technik noch nicht soweit fortgeschritten, daß der verwickelte Betrieb eines größeren zusammenhängenden Netzes mit der notwendigen Sicherheit hätte durchgeführt werden können. Schließlich durfte aber auch der Staat ein so wichtiges Glied in der Volks- und Staatswirtschaft, eine so hervorragende Waffe bei der Landesverteidigung nicht in der Hand eines oder weniger Unternehmer belassen, zumal diese nicht notwendig Angehörige des Staates zu sein brauchten.[3]) [4])

[1]) Vgl. von Ullmann, a. a. O., S. 3 ff., S. 77 ff.

[2]) Vgl. Wilhelm Kaufmann, Die mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internationale öffentliche Recht, 1893, S. 13 ff.

[3]) Vgl. Wilhelm Kaufmann, ebenda S. 7, Anmerkung 4.

[4]) Die rumänische Eisenbahngesellschaft hatte ihren Sitz zuerst in Berlin, dann in Wien, wo sich ebenfalls die Betriebsleitung befand. Vgl. Wilhelm Kaufmann, ebenda S. 22, Anmerkung 3.

Aus den gleichen Gründen nahm der Staat für sich die Eisenbahnhoheit, d. i. das Gesetzgebungs- und Verwaltungsrecht in Anspruch und wurde somit zum Wahrer des öffentlichen allgemeinen Interesses an diesem Verkehrsmittel.[1]) Das Ziel seiner Gesetzgebung war zunächst, ein einheitliches und zusammenhängendes Schienennetz zu schaffen,[2]) sodann aber mußte er sein besonderes Augenmerk auch auf die volkswirtschaftlich so wichtigen Beförderungspreise richten und unterzog deshalb die Tarife seiner Beaufsichtigung. Nicht überall, aber in sehr vielen Staaten endigte diese Entwicklung damit, daß der Staat selbst das Eigentum und den Betrieb der Hauptbahnen seines Landes übernahm. Aber auch die in den Gesetzbüchern des bürgerlichen und des Handelsrechts der einzelnen Staaten enthaltenen Vorschriften, die sich auf das Frachtgeschäft und auf das Personenbeförderungsgeschäft bezogen, konnten der umfassenden Bedeutung der Eisenbahnen nicht gerecht werden. Der Staat mußte hier insbesondere die Willkür des Eisenbahnunternehmers, den Beförderungsvertrag einzugehen oder nicht, durch besondere gesetzliche Vorschriften beseitigen: die Transportpflicht der Eisenbahnen wurde durch Gesetz festgelegt, sie kennzeichnete die Eisenbahnen als öffentliches Verkehrsmittel.[3])

Wenn sich nun so die erste Entwicklung der Eisenbahnen im Innern der einzelnen Staaten vollzogen hat, wenn jeder europäische Staat in kurzer Zeit ein zusammenhängendes wohlgegliedertes und einheitliches Eisenbahnnetz sein eigen nennen konnte, so lag es im Zuge der Zeit, wie eingangs dargelegt worden ist, benachbarte Netze

[1]) Vgl. Eger, a. a. O., S. 5.

[2]) Als Beispiel diene: § 5 Preußisches Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, Art. 41 Abs. 2 alte Reichsverfassung.

[3]) Beispiele aus der deutschen Gesetzgebung: § 27 Ziff. 2, § 32 Ziff. 2 d. preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838. Die Transportpflicht bezog sich aber nur auf Güter und auf die eigene Bahnstrecke. Ebenso: Art. 422 des „Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches" (in Preußen Landesgesetz seit dem 24. Juni 1861), das später zum Reichsgesetz des neuen Deutschen Reiches erklärt wurde. Das deutsche Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 erweitert diesen Grundsatz: Die Güterbeförderungspflicht besteht nicht nur für die eigene Strecke, sondern für alle Strecken, sofern das Ziel der Reise eine „für den Güterverkehr eingerichtete Station innerhalb des Deutschen Reiches" ist. H. G. B. § 453 Abs. 1. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dez. 1908 legt im § 3 auch für den Personenverkehr die Pflicht der Eisenbahnen zur Beförderung fest.

zusammenzuschließen, die Grenzen zu überbrücken, die Eisenbahnen, die ja ihrer Eigenart nach hierzu besonders geeignet waren, zu einem internationalen Verkehrsmittel werden zu lassen. Hierzu bedurfte es internationaler Vertragstätigkeit, denn beim Bau und Betrieb der Verbindungsbahn konnte nicht in das Suveränitätsgebiet[1]) des einzelnen Staates eingegriffen werden. So sind denn eine große Anzahl von Verträgen zwischen zwei Staaten zu diesem Zwecke zustande gekommen, sei es, daß sie den Bau einer Grenzverbinddungsbahn, einer gemeinsamen Eisenbahngrenzstation, sei es, daß sie die gemeinsame Herstellung eines für den verbindenden Eisenbahnverkehr notwendigen Tunnels zum Gegenstande hatten. Im Zusammenhang hiermit sind dann auch die Verbindung zwischen zwei Verkehrsanstalten, der Fahrplan der Züge, die Besorgung der Post und der Telegraphie so verbundener Eisenbahnen, die Beförderungspreise und viele andere damit zusammenhängende Verhältnisse durch Staatsvertrag geregelt worden. Schließlich geschah hin und wieder auch die staatliche Uebernahme einer Eisenbahn in einem fremden Staatsgebiete unter Regelung durch zwischenstaatlichen Vertragsschluß.[2]) Die allermeisten der Verträge dieser Art waren infolge ihrer Gebundenheit an konkrete Tatbestände nicht rechtsetzende Verträge, Vereinbarungen,[3]) wohl aber sind sie die Vorläufer solcher Rechtsatzung und lassen gleichzeitig das Bewußtsein der Vertragschließenden von der Notwendigkeit, diese Verträge einzugehen, erkennen: es erweist sich die Verpflichtung der zur

[1]) Nach dem Vorgange Niemeyers (vgl. sein „Völkerrecht" a. a. O., S. 11, Anmerkung 1) soll das Wort Suveränität so geschrieben werden, wie es im Deutschen ausgesprochen wird.

[2]) Beispiele für die aufgeführten verschiedenen Vertragsarten bei Meili, Eisenbahnverträge in von Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, 1887, Band 3, S. 267 ff.

[3]) „Die Funktion der Staatsverträge als Quelle von Normen des Völkerrechts ist nicht allen Staatsverträgen eigen..... Den Gegensatz zu diesen (zu ergänzen: rechtsetzenden) Verträgen bilden jene, durch welche die Staaten konkrete Tatbestände, individuelle Rechtsverhältnisse regeln; der Gegenstand des Vertrages hängt hier auf das engste mit den Kontrahenten zusammen...."

von Ullmann, a. a. O., S. 45, 46. Als Beispiel solcher keine Rechtsatzung enthaltenden Verträge führt weiterhin von Ullmann ausdrücklich die „Verträge über die Konstituierung von Staatsservituten" auf. Meili (a. a. O., S. 263) bezeichnet aber gerade die in Rede stehenden Verträge als Staatsservituten begründend.

Völkerrechtsgemeinschaft gehörenden Staaten, den Eisenbahnanschluß zu gewähren, als Ausfluß völkerrechtlichen Gewohnheitsrechts.[1])

Mit der Herstellung der Verbindungsbahnen zwischen den Eisenbahnnetzen je des einen und des anderen Staates war die wichtigste Voraussetzung für den internationalen Verkehr auf der Eisenbahn gegeben. Dieser entfaltete sich nunmehr mit einer Schnelligkeit und in einer Ausdehnung, wie sie der eilig, fast übereilig fortschreitenden technischen und wirtschaftlichen Entwicklung jenes Zeitabschnittes entsprach. Das allgemeine Interesse am internationalen Eisenbahnverkehr wurde zu einer starken Triebfeder im weiteren Ausbau der dem internationalen Verkehre dienenden Eisenbahnen und damit des internationalen Eisenbahnrechtes. So kam es zum Zusammenschlusse mehrerer Staaten zum Zwecke geldlicher Unterstützung solcher Eisenbahnlinien, deren besondere Bedeutung für den internationalen Verkehr zu Tage trat. Als Beispiel seien die Verträge über die Gotthardbahn zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien angeführt.[2])

Es drängte sich jetzt auch die Notwendigkeit einer Vereinheitlichung der Eisenbahnen und des Materials auf, damit dem ständig wachsenden Bedürfnisse entsprochen werden konnte. Wie in der innerstaatlichen Entwicklung der Eisenbahnen die Gesetze für die technische Einheit gesorgt hatten, so mußte die für den internationalen Verkehr so dringend notwendige Einheitlichkeit der Eisenbahnen durch zwischenstaatliche Vereinbarung gesichert werden. Hier aber stellten sich ernste Widerstände entgegen. Noch vertraten manche Staaten trotz aller widersprechenden Erwägungen wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Art die Anschauung, daß die Eisenbahnen als Waffe der Landesverteidigung ihre besondere nationale Eigentümlichkeit wahren mußten, um eine wirksame Waffe

[1]) „Die Völker sind verpflichtet, den Eisenbahnanschluß zu gewähren. Es ist dies eine Konsequenz des Rechts auf internationalen Verkehr; dieses Recht auf allgemeinen und auswärtigen Verkehr ist ja ein „normales Grundrecht der Völkerrechtsverfassung“.“ Meili, a. a. O., S. 265.

[2]) Vertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 15. Okt. 1869, Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz vom 28. Okt. 1871 und verschiedene Zusatzverträge. Ausführliche Darstellung dieser Verträge bei Meili, a. a. O., Seite 267 ff.

zu sein[1]) (Rußland!). Trotzdem aber kam ein Abkommen zwischen den wichtigsten Staaten des europäischen Festlandes über die technische Einheit im Eisenbahnwesen zustande.[2]). Es setzte sowohl für das bereits vorhandene als auch für das neu herzustellende Rollmaterial dieser Staaten einheitliche Bedingungen der technischen Beschaffenheit fest (Art. 1), ebenso die Höchst- und Mindestspurweite der Bahngeleise (Art. 3); ferner sprach es für das den Bedingungen des Abkommens entsprechende und in gutem Zustande befindliche Material eines Staates die freie Zulassung auf den Landesgebieten der anderen vertragschließenden Staaten aus. Gleichzeitig wurde eine Uebereinkunft über die zollsichere Einrichtung des Verschlusses der Eisenbahnwagen getroffen.

Es erweist sich in der bisher aufgezeichneten Entwicklung der internationalen Eisenbahnen ganz wie beim Bildungsgange der innerstaatlichen Eisenbahnen das Streben nach Zusammenschluß und Vereinheitlichung als Triebkraft und kennzeichnende Eigenart. Auch der weitere Entwicklungsgang, der sich aufs engste an das bisher Erreichte anschließt, weist diese Aehnlichkeit mit dem Verlaufe der innerstaatlichen Entwicklung der Eisenbahnen und des Eisenbahnrechtes auf. Aus zweierlei Gründen ist nun im folgenden von den deutschen Eisenbahnen zu sprechen: sie haben die weiterhin zu behandelnden Bildungen am deutlichsten und am eingehendsten ausgeprägt und eignen sich deshalb am besten zum Vergleiche; sie sind ferner aber auch mit der hierfür geschaffenen Einrichtung, dem „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen", der Kern gewesen, um den sich zum ersten Male eine internationale eisenbahnrechtliche Verwaltungsgemeinschaft kristallisiert hat.

[1]) Vgl. hierzu auch Meili, a. a. O., S. 283, Anmerkung 1.

[2]) Schlußprotokoll vom 15. Mai 1886 der Konferenz zu Bern. Die vertragschließenden Staaten waren: Das Deutsche Reich, die Schweiz, Oesterreich-Ungarn, Italien und Frankreich. Der zum Erfolge führenden Konferenz vom Mai 1886 war eine andere vier Jahre vorher vorangegangen. Die Festsetzungen vom 15. Mai 1886 traten am 1. April 1887 in Wirksamkeit, nachdem sämtliche auf der Konferenz vertretenen Staaten ihre Zustimmung erklärt hatten. Der Artikel 4 des Schlußprotokolls gewährte den Beitritt anderer Staaten zu dieser Vereinbarung. Eine große Anzahl haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Literaturnachweis bei Wilhelm Kaufmann, a. a. O., S. 29, Anmerkung 4; vgl. auch Meili, a. a. O., S. 283 ff.

Im ersten Entwicklungsabschnitt der innerstaatlichen Eisenbahnen hatte jede einzelne Bahn, und es gab deren eine ganze Anzahl[1]), ihre eigenen Bedingungen, zu denen sie die Beförderung ausführte. als Ergänzung der allgemein frachtrechtlichen Normen der einzelnen deutschen Landesrechte. Ein Beförderungszwang bestand für jede Eisenbahn nur hinsichtlich ihrer eigenen Strecke.[2]). Wenn also ein Transport eine größere Strecke zurückzulegen hatte und die Bahnlinie der Absendebahn hierfür nicht ausreichte, so war der Absender genötigt, mit der anschließenden Eisenbahn unter neuen Bedingungen einen neuen Vertrag zu schließen, und dies konnte bei großer Entfernung des Absendeortes vom Bestimmungsplatze noch mehrmals notwendig werden. Ueberdies war jede solche Neuaufgabe mit der Umladung des Gutes, mit Zeitverlust und mannigfachen anderen mißlichen Umständen verbunden. Dem abzuhelfen, bildeten die deutschen Eisenbahnen schon im Jahre 1847 den „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" und gaben gleichartige Betriebsreglemente (Verbandsreglemente) mit einheitlichen Transportbedingungen heraus. Diese Reglemente mußten im Laufe der nachfolgenden Jahre mehrfach geändert und den neuen gesetzlichen Vorschriften eisenbahnrechtlichen Inhalts angepaßt werden. Nach der Entstehung des Norddeutschen Bundes führte der Bundesrat ein gemeinschaftliches Betriebsreglement ein[3]), das mit dem 1. Januar 1872 auf das neugegründete Reich ausgedehnt wurde.[4]) Das machte eine völlige Umgestaltung der Vereinsbetriebsreglemente notwendig. Es entstand ein neues Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 1. Juni 1876, in Verbindung mit einem „Uebereinkommen zum Betriebsreglement", das die Regelung der rechtlichen Beziehungen der Vereinsbahnen unter sich behandelte. Seine Bedeutung lag weniger auf dem Gebiete des innerdeutschen Verkehrs, der ja durch das „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands"[5]) geregelt war, vielmehr auf dem

---

[1]) Vgl. oben S. 12.

[2]) Vgl. oben S. 13, Anmerkung [3]).

[3]) am 10. Juni 1870.

[4]) In Bayern als Landesverordnung mit Geltung vom 1. Januar 1872 eingeführt. Es wurde später mit dem österreichisch-ungarischen Betriebsreglement in Uebereinstimmung gebracht und mit dem 1. Juli 1874 als Betriebsreglement Deutschlands vom 11. Mai 1874 in Kraft gesetzt.

[5]) Vgl. die vorige Anmerkung.

Felde der internationalen Beziehungen. Mittlerweile hatte nämlich der Verein auch außerdeutsche Eisenbahnen in sich aufgenommen; es gehörten ihm nicht nur die österreich-ungarischen, sondern auch die niederländischen, belgischen, luxemburgischen und selbst einige russische Eisenbahnverwaltungen an.[1])

So außerordentlich notwendig und nützlich die Normen dieses Verbandes für den internationalen Verkehr waren überwanden sie doch die außerordentlichen Schwierigkeiten, die sonst für den Versender eines internationalen Eisenbahntransportes wegen der an den Grenzen nötig werdenden Neuaufgabe unter jeweils anderen Bedingungen des Vertragsschlusses entstehen mußten —, so trugen sie doch eine große Schwäche in sich: sie beruhten auf Vertragsrecht; jede einzelne Verwaltung konnte sie jederzeit kündigen.

Das Bedürfnis nach einer einheitlichen und ununterbrochenen Beförderung der internationalen Transporte auf dem europäischen Festlande trat mit dem Aufblühen der Industrie und des Handels immer mehr hervor, und so kam es schließlich im Jahre 1890 zu einer staatsvertraglichen Regelung des internationalen Güterverkehrs. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890[2]) brachte endlich für den größten und wichtigsten Teil der europäischen Festlandstaaten die für eine sichere und schnelle Abwicklung der internationalen Güterverfrachtung notwendige Einheitlichkeit nicht nur in der Behandlung der Güter, sondern auch in den Beziehungen zwischen den Transportinteressenten und den sämtlichen am Transport beteiligten Eisenbahnen, es legte insbesondere auch die Beförderungspflicht der Eisenbahnen fest. Der technischen Einheit wurde damit die juristische Einheit an die Seite gestellt. Jedoch erschöpft sich der Inhalt des Uebereinkommens nicht allein in solchen Rechtssätzen, die man als materiell-privatrechtliche bezeichnen könnte[3]), es behandelt ferner Gegenstände prozeßrecht-

[1]) Vgl. hierzu Eger, a. a. O., S. 152 ff.

[2]) Es wurde abgeschlossen zwischen dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn mit Liechtenstein, der Schweiz, den Niederlanden, Luxemburg, Belgien, Frankreich, Italien und Rußland. Dem Abschlusse waren drei zu Bern abgehaltene Konferenzen (1878, 1881, 1886) vorangegangen. Nach Niederlegung der Ratifikationsurkunden zu Bern am 30. Sept. 1892 ist das Uebereinkommen am 1. Jan. 1893 in Wirksamkeit getreten.

[3]) Vgl. Einleitung S. 7 ff.

licher Natur, insbesondere regelt es die Möglichkeiten, gegen die Eisenbahnen, die an einem internationalen Transport beteiligt waren, gerichtliche Entscheidungen herbeizuführen, ebenso die Möglichkeiten der Eisenbahnen, den Klageweg gegeneinander zu beschreiten. Schließlich regelt es auch die Rechtsverhältnisse der beteiligten Eisenbahnen untereinander, begründet die Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen, verbietet die Pfändung oder Arrestlegung der einzelnen Fahrbetriebsmittel im fremden Lande, es sei denn, daß sie auf Grund einer gerichtlichen Entscheidung des Heimatstaates erfolgen soll, eine Bestimmung, die für den ruhigen Ablauf des internationalen Verkehrs von besonderer Wichtigkeit ist.[1])

Gleichzeitig enthält das Uebereinkommen die grundsätzlichen Bestimmungen über die Aufgaben eines zu begründenden Zentralamtes für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr. Als Sitz des Amtes bestimmte ein besonderes Reglement vom 4. Oktober 1890 Bern, wo es noch im gleichen Jahre ins Leben trat.

□ – –

[1]) Vgl. von Liszt, Das Völkerrecht systematisch dargestellt, 12. Auflage, bearbeitet von Dr. M. Fleischmann. Berlin 1925, Seite 335 ff.
Vgl. Wilhelm Kaufmann, a. a. O., Seite 38 ff.
Vgl. Meili, a. a. O., Seite 286 ff.

II. Vom Jahre 1890 bis zur Gegenwart.

In ganz kurzer Zeit hatte sich so unter dem Zwange der Notwendigkeit aber auch dank dem Gemeinschaftswillen der Staaten das internationale Eisenbahnrecht auf dem europäischen Festlande zu einem wichtigen und nützlichen Teile des Völkerrechtes entwickelt. Gewiß war es auch jetzt noch lückenhaft genug, vor allem entbehrte das Eisenbahnverkehrsrecht noch der Einheitlichkeit, andererseits war nur die internationale Güterbeförderung rechtlich geregelt, während der Personentransport, der zwar weniger wichtig aber doch ebenso einer rechtlichen Ordnung bedürftig war, ohne besonderen völkerrechtlichen Schutz verblieb.

Die nachfolgenden Jahre brachten nur einen langsamen Fortlauf in der gekennzeichneten Bewegung. Die bestehenden Einrichtungen erwiesen sich als den Bedürfnissen, deretwegen sie getroffen worden waren, gewachsen, und so begnügten sich die Staaten, den Geltungsumfang der vorhandenen Rechtsordnung räumlich auszudehnen, und, wo es nötig wurde, Verbesserungen vorzunehmen. Auf dem Wege zur umfassenden Vereinheitlichung der Eisenbahnen in räumlicher Beziehung lagen viele weitere Verträge, die über Neuanschlüsse, Grenzverbindungen, neue gemeinschaftlich anzulegende Bahnen zum Abschlusse gelangten. Auch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr erweiterte ständig seinen Geltungsbereich, nachdem in einer ersten außerordentlichen Revisionskonferenz im Jahre 1893 (Uebereinkommen vom 20. September 1893) eine seit dem 21. September 1896 geltende Zusatzerklärung angenommen worden war, die den Beitritt anderer Staaten durch Anmeldung bei der schweizerischen Regierung zuließ. Es wurde überdies gelegentlich der Revisionskonferenzen[1]) mehrmals durch

[1]) Nach Art. 59 des Uebereinkommens sollten je nach Bedarf außerordentliche und alle drei Jahre ordentliche Revisionskonferenzen stattfinden. Durch das Zusatzübereinkommen vom 19. Sept. 1906, in Kraft getreten am 22. Dez. 1908, wurde die Revisionsfrist jeweils auf fünf Jahre festgesetzt.

Zusatzübereinkommen ergänzt und erweitert[1]) und so den wesentlichen im Laufe der Zeit eingetretenen Veränderungen auf dem Gebiete des internationalen Eisenbahnverkehrs angepaßt.[2]) Aber die Notwendigkeit einer Neugestaltung des bestehenden Rechtszustandes trat mit der Zeit immer mehr in den Vordergrund. Die Verhandlungen hierzu standen unmittelbar bevor, als der große Krieg im August 1914 ausbrach. Seine Wirkungen waren verheerend. Nicht nur, daß das friedliche Band, das die Staaten Europas verknüpfte, jäh zerrissen, daß das Bewußtsein der Gemeinschaft vernichtet und durch das Gefühl der Feindseligkeit und des Hasses ersetzt wurde; der Krieg zog die Eisenbahnen auch in technischer Hinsicht in den Strudel des Verderbens. Eine ungeheure Arbeitsleistung wurde von ihnen verlangt, ohne daß man dabei daran denken konnte, die nötige Sorgfalt anzuwenden, die die Bedienung und Benutzung dieses Verkehrsmittels erheischt, damit es seinen Zweck erfüllt. Trotz vervielfachter Arbeitsleistung konnten nur die allernotwendigsten Reparaturen vorgenommen werden, diese auch wieder nur ganz unzureichend mit minderwertigem Material. (Der Rohstoffmangel der Mittelmächte besonders machte sich hier in verhängnisvoller Weise geltend.) Schlechte Brennstoffe verdarben die Kessel der Lokomotiven, die Schienenstraßen litten außerordentlich unter der übermäßigen Benutzung und Belastung. Der Zustand der wichtigsten europäischen Eisenbahnen am Kriegsende glich einer Ruine. Auch dort, wo die Schrecken des Krieges selbst nicht zerstörend aufgetreten waren, traten die dargelegten Tatsachen in Erscheinung; — die Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs erwies sich zunächst als eine tatsächliche Unmöglichkeit.

Es kam hinzu, daß die Bestimmungen der Friedensverträge, insbesondere des Versailler Vertrages, anstatt gerade hier einen beschleunigten Wiederaufbau zu begünstigen, nur weitere Hemmungen in sich trugen. Deutschland, dessen Eisenbahnen durch die ge-

[1]) Das Zusatzübereinkommen vom 16. Juli 1895, in Kraft seit dem 23. Nov. 1896, über die vom internationalen Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, das Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und das vom 19. Sept. 1906, vgl. die vorangehende Anmerkung.

[2]) Auch die Berner Konvention vom 15. Mai 1886 hatte am 18. Mai 1907 eine Abänderung erfahren. Die Gotthardverträge waren durch Vertrag vom 13. Oktober 1909 ersetzt worden.

waltigen Anstrengungen infolge der außerordentlichen Ausdehnung des Kriegsgebietes ganz besonders gelitten hatten, das andererseits wegen seiner Lage im Herzen Europas für den internationalen Eisenbahnverkehr von ganz besonderer Bedeutung ist, mußte gemäß Art. 371, 3 des Versailler Friedensvertrages (Teil XII, Abschnitt 3) 2577 Lokomotiven, 3982 Personenwagen, 548 Gepäckwagen und 52 967 Güterwagen abtreten, nachdem es zufolge der Waffenstillstandsbedingungen bereits 5000 Lokomotiven, 140 000 Güterwagen und 10 000 Personenwagen eingebüßt hatte.[1]) Ebenso sehr waren die weiteren Bestimmungen des Versailler Vertrages im 3. Abschnitt des zwölften Teiles weit davon entfernt, den darniederliegenden internationalen Verkehr, der nur auf völkerrechtlicher Grundlage, d. h. unter Gleichberechtigung aller beteiligten Staaten, erfolgreich durchgeführt werden kann, wieder aufzurichten, wenn auch im Artikel 366,1 das Berner Uebereinkommen mit seinen Zusatzübereinkommen und Vereinbarungen ausdrücklich aufrecht erhalten wurde. Die Erkenntnis zwar, daß durch diese einfache Erklärung allein den Nöten des internationalen Verkehrs nicht abgeholfen sei, fehlte nicht; der Artikel 379 des Versailler Friedensvertrages spricht von „allgemeinen Uebereinkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schiffahrtswege, der Häfen und Eisenbahnen", die zukünftig zum Abschluß gelangen sollten, und für die sich das Deutsche Reich im voraus zum Beitritt verpflichten mußte, sofern diese Uebereinkommen binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des Versailler Vertrages zwischen den alliierten und assoziierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes abgeschlossen würden. Wenn nun auch durch eine derartige Bestimmung die Befürchtung hervorgerufen werden mußte, daß diese geplanten Abkommen ebenfalls vom Geiste einseitigen und ungerechten Siegerwillens getragen sein würden, so entledigte sich doch der Völkerbund, dem die Sorge für das Zustandekommen der Vereinbarungen von den Siegerstaaten gewissermaßen übertragen worden war, seiner Aufgabe mit anerkannter Unparteilichkeit.[2]) Die Handhabe hierfür bot der Artikel 23e der Völkerbundsatzung:

[1]) Vgl. League of Nations, General Transport Situation in 1921; 1922 Vol. II. S. 1 ff.

[2]) B. W. v. Bülow, der dem Völkerbunde im allgemeinen ablehnend gegenübersteht, sagt in seinem Buch: Der Versailler Völkerbund, eine vorläufige Bilanz, 1923 S. 93 über den Verkehrs-

„Unter Vorbehalt der Bestimmungen der schon bestehenden oder künftig abzuschließenden internationalen Uebereinkommen und im Einklang mit diesen Bestimmungen übernehmen die Bundesmitglieder folgendes:
c) sie werden die nötigen Anordnungen treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten mit der Maßgabe, daß die besonderen Bedürfnisse der während des Krieges 1914/1918 verwüsteten Gegenden berücksichtigt werden sollen."

Schon auf seiner zweiten Tagung im Februar 1920 befaßte sich der Völkerbundrat mit den Verkehrsangelegenheiten und berief zum Zwecke der Beseitigung der durch den Krieg entstandenen Verkehrserschwerungen eine Konferenz ein, die in Paris vom 15. bis 21. Oktober 1920 stattfand. (Pariser Paßkonferenz). Sowohl Deutschland als auch die damaligen Nichtmitglieder Oesterreich, Ungarn und Bulgarien wurden zur Teilnahme eingeladen und haben sich an der Konferenz beteiligt. Sie war vornehmlich technischer Natur und arbeitete vor allem Vorschläge über Reiseerleichterungen aus. (Pässe, Transitgepäck, Zollprüfung, durchgehende Fahrkarten.) Die Beschlüsse sind nach Billigung durch den Rat den Regierungen mitgeteilt worden und haben größtenteils Verwirklichung gefunden.[1])

ausschuß: „Der Wille des Siegers ist aber nicht allmächtig. Die Dinge sind stärker als die Menschen. Man kann wohl das Recht vergewaltigen und besiegte Völker zwingen, Verträge zu unterzeichnen. Die Wirtschaftsgesetze lassen sich jedoch nicht beugen. Sie spotten des Diktats vom grünen Tisch. Die wirtschaftlichen und technischen Sachverständigen nehmen daher regelmäßig einen viel vernünftigeren Standpunkt ein als die Staatsmänner und zeigen dort, wo ihr Gebiet in die Politik übergreift, im Gegensatz zu den letzteren einen versöhnlichen Geist."

[1]) Beispiel der Anwendung: Der Vertrag von Graz vom 27. Januar 1922 zwischen Oesterreich, Ungarn, Italien, der Tschecho-Slowakei, Polen, Rumänien und den Jugoslawischen Staaten, am 27. März 1922 von den vier an erster Stelle genannten Staaten ratifiziert. Die meisten der Pariser Paßvorschriften haben hierdurch zwischen den Vertragsstaaten Geltung erlangt. Anfang 1924 war der Paßzwang bereits zwischen einer Reihe von Staaten aufgehoben, zahlreiche Uebereinkommen über die Abschaffung der Paßvisa getroffen worden, vgl. Schücking-Wehberg, a. a. O., S. 739, 740; v. Bülow, a. a. O., S. 337, 338.

Von wesentlich größerer Tragweite waren die Beschlüsse der ersten großen Verkehrskonferenz, die auf Einladung des Völkerbundes vom 10. März bis zum 20. April 1921 in Barcelona[1]) tagte.[2])

Vierundvierzig Staaten,[3]) darunter Deutschland und Ungarn (das dem Völkerbunde damals noch nicht angehörte), mit beratender Stimme, waren auf ihr vertreten. Die Konferenz hat neben der Fertigstellung zweier bedeutungsvoller Abkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und über die internationalen Rechtsverhältnisse der schiffbaren Wasserwege, die beide ratifikationsbedürftig sind, einen Entwurf über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen, ebenso einen Entwurf über die internationale Regelung der Hafenverwaltung ausgearbeitet. Es ergaben sich jedoch bei der Behandlung der beiden letztgenannten Angelegenheiten so viele Hemmnisse, daß eine endgültige Vereinbarung nicht getroffen wurde, vielmehr wurden die Entwürfe nur als Empfehlungen für die Zukunft angenommen. Einer Erklärung über das Recht der Flaggenführung auch solcher Staaten, die keine Meeresküsten haben, schließen sich als weiteres Ergebnis der Konferenz ein Statut über die internationalen Verkehrs-

[1]) Die Konferenz wurde aus diplomatischer Höflichkeit in Barcelona abgehalten, weil der Völkerbundrat sie in San Sebastian, auf spanischem Boden, beschlossen hatte, vgl. v. Bülow, a. a. O., S. 68, Anmerkung 39.

[2]) Sie ist also keine Konferenz des Völkerbundes, ebensowenig wie die später folgenden allgemeinen Verkehrskonferenzen; es besteht nur ein äußerer loser Zusammenhang mit dem Völkerbunde.

[3]) Albanien, Oesterreich, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Columbien, Costa Rica, Cuba, Dänemark, das Britische Reich (mit Neuseeland und Britisch-Indien), Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, Panama, Paraguay, die Niederlande, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Jugoslavien, Schweden, die Schweiz, die Tschecho-Slowakei, Uruguay und Venezuela. Deutschland und Ungarn mit beratender Stimme. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, ebenso Rußland blieben gemäß ihrer grundsätzlichen Einstellung zu allen Angelegenheiten des Völkerbundes fern. Begrüßenswert und für den Fortschritt der Arbeit fördernd war die Anwesenheit von Vertretern der einschlägigen internationalen Verwaltungsämter. Vertreten waren: das Berner Zentralamt für die internationalen Eisenbahntransporte, das internationale Arbeitsamt und der Zentralausschuß für den Rhein.

konferenzen, die unter den Auspizien des Völkerbundes stattfinden, und für den ständigen beratenden Verkehrs- und Durchfuhrausschuß an; die zwei letztgenannten Vereinbarungen bedürfen nicht der Ratifikation.

Das Transitabkommen, das die Durchfuhr mit der Eisenbahn und auf Wasserstraßen behandelt, ferner das Statut für die allgemeinen Verkehrkonferenzen und für den ständigen Verkehrsausschuß sind für das internationale Eisenbahnrecht und seine weitere Entwicklung von großer Bedeutung und werden späterhin Gegenstand eingehender Betrachtung sein. Im übrigen bringen die Ergebnisse der Konferenz teils Altes in neuer Gestalt, teils nur Anregungen, deren Verwirklichung auf zu großen Widerstand stieß; — noch zu sehr waren die Geister von den Machtideen erfüllt, die in den Friedensverträgen niedergelegt worden waren. Mit Kraus kann trotzdem das Werk der Konferenz als Erfolg bezeichnet werden; es bedeutet einen Fortschritt in der internationalen Verwaltungsorganisation, in der Kodifikation des Völkerrechtes, eine Fortbildung der internationalen Vermittlungs- und Schiedsidee und trägt die Möglichkeit einer Abänderung der Friedensverträge in sich.[1]) Bei der Behandlung der großen Wirtschaftsfragen, die den Gegenstand der Konferenz von Genua[2]) im April und Mai 1922 bildeten, nahmen die Verkehrsfragen einen hervorragenden Platz ein. Hierbei fußten die Arbeiten der Konferenz auf den Ergebnissen der Pariser Paßkonferenz und der ersten allgemeinen Verkehrskonferenz von Barcelona. Es wurde allgemein der dringende Wunsch ausgesprochen, daß das geplante allgemeine Abkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen so bald wie möglich zum Abschluß komme, und daß die Empfehlung der Barcelona-Konferenz über diesen Gegenstand unverzüglich verwirklicht würde. Desgleichen wurde auf die Notwendigkeit, die beiden Ueber-

[1]) H. Kraus, Die Internationale Verkehrskonferenz von Barcelona, in der Deutschen Juristenzeitung, 26. Jahrgang (1921), Heft 13, 14, S. 475. Vgl. auch: von Bülow, a. a. O., S. 338, 339. Schücking-Wehberg, a. a. O., S. 740 ff.

[2]) Sie war unabhängig vom Völkerbunde einberufen worden und bezweckte die Begründung einer europäischen Arbeitsgemeinschaft außerhalb des Bundes, ein Ziel, das nicht erreicht wurde. Der Völkerbund war auf der Konferenz vertreten. Seine Vertreter nahmen an den Sitzungen der technischen Ausschüsse der Konferenz mit beratender Stimme teil. Vgl. auch v. Bülow, a. a. O., S. 340.

einkommen der Barcelona-Konferenz auf dem schnellsten Wege zu ratifizieren, hingewiesen und schließlich die technischen Organe des Völkerbundes damit betraut, den Fortschritt in der Verwirklichung der Konferenzbeschlüsse zu überprüfen.

Auf Grund der Beschlüsse von Genua berief die französische Regierung im Oktober 1922 eine internationale Eisenbahnkonferenz nach Paris, die zur Gründung einer internationalen Eisenbahnunion, einem Verwaltungsverein ähnlich dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, führte. Ihr Ziel ist die Vereinheitlichung und Verbesserung des europäischen Eisenbahnverkehrs.

Die zweite allgemeine Verkehrskonferenz, die vom 15. November bis zum 6. Dezember 1923 in Genf[1]) tagte, sollte endlich das allgemeine Eisenbahn-Abkommen zustande bringen. Auch diese Konferenz zeichnete sich durch die große Anzahl der teilnehmenden Staaten aus: Einundvierzig Staaten und Staatsgebilde unterzeichneten die Schlußakte der Konferenz.[2]) Ihre Tätigkeit war der Konferenz in großen Umrissen bereits durch die Beschlüsse der Konferenz von Barcelona vorgezeichnet; diese Konferenz hatte ja auch den Wunsch ausgesprochen, daß das geplante allgemeine Eisenbahn-Abkommen binnen zwei Jahren zum Abschluß kommen solle. Der zu bearbeitende Stoff war vom Verkehrsausschuß des Völker-

---

[1]) Art. 10 des Statuts für die allgemeinen Verkehrskonferenzen und den Verkehrsausschuß vom Jahre 1921 (Konferenz von Barcelona) bestimmt, daß die Verkehrskonferenzen im allgemeinen am Sitze des Völkerbundes, also in Genf, zusammentreten sollen.

[2]) Das Deutsche Reich, Albanien, Oesterreich, Belgien, Brasilien, das Britische Reich, Bulgarien, Canada, Chile, China, Columbien, Cuba, Dänemark, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Norwegen, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Jugoslavien, Salvador, Siam, Schweden, die Schweiz, die Tschecho-Slowakei, die Türkei, Uruguay, Venezuela, die Freie Stadt Danzig. — Mit beratender Stimme nahm der Regierungsausschuß für das Saarbecken teil. Die Vereinigten Staaten von Amerika hatten ihren Genfer Konsul als Beobachter entsandt.

Vertreten waren ferner: Der ständige Verkehrsausschuß des Völkerbundes, die internationalen Rhein-, Elbe-, Oder- und Donaukommissionen, das Berner Zentralamt für die internationalen Eisenbahntransport, die internationale Eisenbahnunion und die Internationale Handelskammer. — Bemerkenswert ist das Ausbleiben folgender Staaten, die auf der ersten Konferenz (in Barcelona) vertreten gewesen waren: Luxemburg, Persien, Britisch-Indien, Neuseeland, Siam und eine ganze Reihe süd- und mittelamerikanischer Staaten.

bundes gründlich vorbereitet worden, und es gelang, neben dem allgemeinen Abkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen[1]) drei weitere Uebereinkommen über die internationale Regelung der Seehafenangelegenheiten, über die Ueberführung elektrischer Kraft und über hydroelektrische Kraftanlagen an internationalen Gewässern zustande zu bringen. Wiederum wurden Wünsche für die Zukunft ausgesprochen, die im Wege weiterer Entwicklung des Völkerrechtes lagen und späteren Konferenzen ein reiches Arbeitsfeld zuwiesen.

Unterdessen war auch die Neugestaltung des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, die ja bereits vor dem Ausbruche des Krieges 1914/18 beabsichtigt worden war, in Angriff genommen worden. Im Mai 1923 war zu diesem Zwecke in Bern eine internationale Eisenbahnkonferenz zusammengetreten,[2]) die ein neues Uebereinkommen über den internationalen Güterverkehr abfaßte und ihm ein gleiches über die internationale Personenbeförderung angliederte. Am 23. Oktober 1924 fand eine Konferenz, auf der fast sämtliche europäischen Staaten vertreten waren, in Bern statt; nach Prüfung der Vollmachten erfolgte nunmehr die Unterzeichnung der beiden Vereinbarungen.[3]) Ferner wurde ein Beschluß angenommen, der den Regierungen der vertragschließenden Staaten alle notwendigen Maßnahmen empfiehlt, die die Ratifizierung innerhalb kürzester Frist, möglichst noch vor dem 1. Juli 1925, ermöglichen können.[4])

[1]) Vgl. Anhang.

[2]) Sie setzte sich aus folgenden Staaten zusammen: Deutschland, Oesterreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Ungarn, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Rumänien, den jugoslavischen Staaten, Schweden, der Schweiz und der Tschecho-Slowakei. Eingeladen waren ferner: Spanien, Estland, Finnland und Litauen.

[3]) Vertragsstaaten beider neuen Uebereinkommen sind: Deutschland, Oesterreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Freie Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Schweden, die Schweiz und die Tschecho-Slowakei.

[4]) Erfolgte in Deutschland durch das Gesetz über das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 30. Mai 1925 und durch das Gesetz über das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 12. Juni 1925.

Der durch den Krieg unterbrochene Austausch des rollenden Materials unter den Eisenbahnen auf dem europäischen Festlande war zuvor schon durch das im Mai 1921 geschlossene Abkommen von Stresa (in Kraft seit dem 1. Januar 1922) im alten Ausmaße wiederhergestellt worden.[1])

Schon der hier kurz geschilderte äußere Verlauf der Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes seit dem Jahre 1890, insbesondere seit dem Ende des Krieges zeigt, wieviel Mühe und Arbeit gerade diesem Zweige völkerrechtlicher Zusammenarbeit gewidmet wurde. Er läßt deutlich die hervorragende wirtschaftliche Bedeutung erkennen, die den Eisenbahnen als internationalem Verkehrsmittel zukommt, und hebt das internationale Eisenbahnrecht als wichtigen Teil des modernen Völkerrechtes aus der gewaltigen Fülle völkerrechtlicher Normen heraus.

[1]) Vgl. Société des Nations, La Restauration des Moyens de Communication en Europe, Genève 1923, A 64. 1923. VIII. Seite 8.

2. Abschnitt.

Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht in seiner Entwicklung seit dem Jahre 1890.

I. Allgemeine Ausführungen.

Die Normen des internationalen Eisenbahnrechtes richten sich unmittelbar stets an Staaten; dies liegt in ihrer Eigenart als Normen des Völkerrechtes begründet. Mittelbar können sie aber — ihrem Inhalte nach — nicht nur Bestimmungen für die Staaten selbst, sondern auch Vorschriften an die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen im Verhältnis zueinander, schließlich auch Anordnungen für die Benutzer der Eisenbahnen im internationalen Verkehr im Verhältnis zu den Verwaltungen und umgekehrt enthalten. Im folgenden ist, wie dargelegt wurde, von den ersten beiden Normengruppen, die man gemeinsam mit dem Namen „internationales Eisenbahnverkehrsrecht" belegt, die Rede.[1]) Zuvor bedarf es jedoch noch einiger grundsätzlicher Bemerkungen.

Nach der gestellten Aufgabe sind diese Rechtserscheinungen, ebenso wie die in den folgenden Abschnitten zu behandelnden, in ihrer Entwicklung seit dem Jahre 1890 zu erörtern. Der Ausgangspunkt, das Geburtsjahr der Berner Union, ist auch für die Betrachtung des internationalen Eisenbahnverkehrsrechtes wohl gewählt, enthält doch das Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr nicht nur frachtrechtliche sondern auch verkehrsrechtliche Bestimmungen von hoher Bedeutung. Es würde aber den Rahmen dieser Abhandlung weit überschreiten, die schier unerschöpfliche Anzahl zwischenstaatlicher Verträge eisenbahnrechtlicher Art, die seit dem Jahre 1890 abgeschlossen worden sind, ihrem tatsächlichen Inhalte nach aufzuführen, zumal sich die juristische Ausbeute wegen des in der Hauptsache technischen Stoffes solcher Verträge doch nur äußerst gering gestalten würde.[2])

[1]) Einleitung S. 8.

[2]) Vgl. Meili, a. a. O., S. 261: „Vollends unnötig und zweckwidrig wäre es, in einem der Jurisprudenz gewidmeten Werke den ganzen faktischen Stoff der Eisenbahnverträge zu schildern."

Fernerhin erheischt die vorliegende Skizze, die das Hauptgewicht auf die Herausarbeitung des Entwicklungszuges im internationalen Eisenbahnrechte legen muß, eine weitere Beschränkung auf diejenigen Erscheinungen, die gerade den Entwicklungsgang besonders deutlich werden lassen. Wenn zu Beginn des ersten Abschnittes gesagt wurde, die Entfaltung dieses Rechtsgebietes erfahre ihre Kennzeichnung einmal durch das Vorwärtsschreiten der Eisenbahnen selbst in technischer, wirtschaftlicher und politischer Hinsicht, zum anderen durch die Weiterbildung des Völkerrechtes überhaupt, von dem unser Gegenstand einen Teil bildet, so ist damit schon der Weg gezeigt, der im weiteren Verlaufe eingeschlagen werden muß, um die treibenden Kräfte der Vorwärtsentwicklung erkennen zu lassen.

Die Zeitspanne, die die äußeren Grenzen für die zu beurteilenden Rechtserscheinungen absteckt, erfährt nun einen scharfen Einschnitt durch die Tatsache des großen Krieges 1914 18. Der Krieg unterbricht nicht nur die Entwicklung, er zerstört vielmehr auch bewährte Einrichtungen; er bedeutet nicht nur eine Hemmung sondern einen gewaltigen Rückschritt und stellt die Welt am Kriegsende vor neue große Aufgaben des Wiederaufbaues. Im folgenden wird daher in der Hauptsache die Neugestaltung des internationalen Eisenbahnrechtes nach dem Kriege ausgeführt, eine Einschränkung, die sich auf diesem Sondergebiete auch aus der Geringfügigkeit der Neuerungen seit 1890 bis zum Kriegsausbruch begründen läßt.

Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht weist seinen Namen nach dem Zusammenhang mit dem internationalen Verkehrsrecht überhaupt auf; man kann es als einen Sonderabschnitt dieses allgemeinen internationalen Verkehrsrechtes betrachten. Der nächste Teil dieses Abschnittes wird daher auf die Frage zu antworten haben: Welche Beziehungen bestehen zwischen dem zwischenstaatlichen Verkehrsrechte überhaupt und demjenigen der Eisenbahnen, und wie hat sich das internationale Eisenbahnverkehrsrecht als Teil des allgemeinen völkerrechtlichen Verkehrsrechtes vorwärtsentwickelt?

Sodann muß auf die einzelnen Gegenstände dieses besonderen Zweiges des internationalen Eisenbahnrechtes eingegangen werden. Wie schon ausgeführt worden ist[1]), umfaßt das internationale Eisen-

[1]) Einleitung S. 8.

bahnverkehrsrecht eine ganze Anzahl verschieden gearteter Rechtsnormen, wie dies der Eigenartigkeit der Eisenbahnen im Hinblick auf Bau und Betrieb, auf volkswirtschaftliche und politische Bedeutung entspricht. Dabei sollen aber die Möglichkeit der Streitschlichtung zwischen den Staaten und die hierfür geschaffenen Formen vorläufig für die Darstellung ausscheiden; sie werden im vierten Abschnitt dieser Arbeit, in dem von den internationalen Organen der zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrsgemeinschaft die Rede ist, ausführlich besprochen werden.

II. Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht und das internationale Verkehrsrecht überhaupt.

Das internationale Verkehrsrecht als Teil des Völkerrechtes vor dem Kriege 1914/18 war eine Wirkung jener wirtschaftlichen Notwendigkeiten, die im vorigen Jahrhundert die friedliche Gemeinschaft der Kulturstaaten begründet hatten; liegt es doch überhaupt im Wesen des Völkerrechtes, die Erschließung des Landes, den Austausch der Güter nicht nur zu ermöglichen, sondern zu fördern. Verkehrsrechtliche Vereinbarungen in bezug auf die Bewegungsfreiheit der Personen, den Güteraustausch, die Benutzung der Verkehrswege bildeten den Hauptinhalt zahlreicher Handels- und Freundschaftsverträge zwischen bestimmten Staaten. Daneben aber galten den Verkehrswegen und ihrem Rechte schon frühzeitig Sonderabkommen, die zum Teil nicht nur zwischen jeweils zwei Staaten abgeschlossen wurden, sondern eine ganze Anzahl von Staaten gemeinschaftlich umfaßten, Vereinbarungen über die internationalen Ströme und über die Eisenbahnen (vgl. 1. Abschnitt I). Man kann sagen, daß vor dem Kriege eine wenn auch vielfach beschränkte Verkehrsfreiheit bestanden hat, die aber noch jeder Einheitlichkeit im ganzen entbehrte.

Der große Krieg zerstörte diese Verkehrsfreiheit nicht nur zwischen den Kriegführenden, er hob sie auch unter den Neutralen fast gänzlich auf, und der Frieden im Jahre 1919 verwirklichte den lange vorbereiteten wirtschaftlichen „Krieg nach dem Kriege" gegen die Unterlegenen. Die Vorschläge der deutschen Regierung zur Sicherung einer gerechten Verkehrsfreiheit zwischen den Staaten (Vorschläge der deutschen Regierung für die Errichtung eines Völkerbundes, VI. Teil, Art. 43—53. Artikel 50: „Die Völkerbundstaaten werden sich weder unmittelbar noch mittelbar an Maßnahmen beteiligen, die auf eine Fortsetzung oder Wiederaufnahme des Wirtschaftskrieges abzielen. Zwangsmaßnahmen des Völkerbundes bleiben vorbehalten."), wurden unter Hinweis auf die von den Alliierten ausgearbeitete Völkerbundsatzung abgewiesen, wo-

nach der Völkerbund „die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels" gewährleisten und aufrechterhalten soll, aber nur für die Bundesmitglieder und nur im Einklang mit den Bestimmungen der Friedensverträge. In den Friedensverträgen aber steht eine unbeschränkte Verkehrsfreiheit der Sieger ohne Gegenseitigkeit im Verhältnis zu den Unterlegenen einem bis zum letzten ausgedachten System von Verkehrserschwerungen für die Mittelmächte gegenüber, Personen, Güter und Verkehrswege[1]) werden in gleicher Weise von diesen Erschwerungen betroffen; den Eisenbahnen ist ihrer Wichtigkeit entsprechend bei der Feststellung aller der Vorteile für die einen, der Nachteile für die anderen besondere Aufmerksamkeit zugewandt worden. (Vgl. Teil XII, Abschnitt 3 des Versailler Vertrages.)

Die wirtschaftlichen Notwendigkeiten richten sich jedoch nicht nach der Willkür einiger Machthaber oder Machtgruppen. Sie erwiesen sich auch hier stärker als der Willen der Sieger; die Sinnlosigkeit der Friedensbedingungen trat am ehesten auf dem Gebiete des Verkehrs, dieses wichtigsten Mittels der Wirtschaft hervor, denn hier zeigte es sich deutlich, daß das Vorgehen, Deutschland und die übrigen im Kriege Unterlegenen als nicht vorhanden zu betrachten, den eigenen Interessen der Diktatoren nur zu sehr Abbruch tat.

Die ersten Schritte, die gelegentlich der Pariser Konferenz[2]) zum Zwecke eines schnellen Wiederaufbaus des Verkehrs unternommen worden waren, zielten vorzüglich darauf ab, praktische, der Notlage entsprechende Einrichtungen zu treffen; der Kernpunkt, die auf die Dauer unhaltbare durch die Friedensdiktate geschaffene Verkehrslage, wurde kaum gestreift. Dagegen betrat die Barcelona-Konferenz[3]) zum ersten Male nach dem Kriege den Weg einer gemeinsamen Prüfung des Verkehrszustandes und seines Rechtes, wenngleich man sich noch nicht hatte entschließen können, Deutschland als vollberechtigt zuzulassen, und wenngleich die Vertreter des Deutschen Reiches noch manches Wort politischer Unversöhnlichkeit gelegentlich dieser Konferenz anhören mußten.[4]) So gründlich aller-

[1]) Vgl. van Calker, Die völkerrechtlichen Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten, 1918, S. 14 ff.

[2]) 1. Abschnitt S. 23.

[3]) 1. Abschnitt S. 24.

[4]) Vgl. v. Bülow, a. a. O., S. 338, 339.

dings, wie es der Gegenstand erheischte, erfolgte diese Prüfung nicht. Schon die Arbeiten der Studienkommission, auf denen das Werk der Konferenz beruhte, umfaßten nicht das ganze durch die Art. 23, 338 und 379 Versailler Vertrag bestimmte Gebiet, und die Konferenz selbst blieb weit hinter dem zurück, was ihr von der Kommission zur Beschlußfassung vorgelegt wurde.

Es handelte sich um nichts geringeres als um die Kodifikation allgemeinen Völkerrechtes, und man darf es der Konferenz in gewissem Sinne zu Dank wissen, daß sie sich bei einem so weittragenden Unterfangen Zurückhaltung auferlegt hat; denn wie alt auch der Wunsch nach der Herstellung eines einheitlichen, Widersprüche ausschaltenden und gleichzeitig die Möglichkeit einer Fortentwicklung bietenden Weltrechtes sei, so erfordert doch ein solches Unternehmen als notwendige Grundlage einen höheren Entwicklungsstand des Völkerrechtes.[1]) Es steht fest, daß diese Grundlage zur Zeit der Tagung der Barcelona-Konferenz nicht da sein konnte, zu einer Zeit, da sich fast noch nichts von dem wiederhergestellt fand, was der Krieg eingerissen hatte. Der Hinweis darauf, daß im Völkerbunde nunmehr eine Organisation der Staaten geschaffen sei, die vor allem die Möglichkeit einer Streitschlichtung zwischen den Staaten und damit die wichtigste Voraussetzung für eine Völkerrechtskodifikation biete, ändert hieran nichts, denn einmal waren — wenigstens noch zur Zeit der Barcelona-Konferenz — der Völkerbund und seine Organe noch viel zu jung und hatten noch keine Probe der tatsächlichen Befähigung abgegeben, zum andern aber muß der Pariser Völkerbund und zwar auch heute noch — bei dieser allgemeinen Betrachtung eher als eine Macht- denn als eine Rechtsorganisation angesehen werden.[2]) Die große Anzahl der auf der Konferenz von Barcelona vertretenen Staaten wiederum war für den Versuch einer Kodifikation günstig, obschon das Fernbleiben Rußlands und der Vereinigten Staaten von Nordamerika das Zustandekommen wirklichen allgemeinen Völkerrechtes von vorn herein unmöglich machte. Andrerseits gibt die Mannigfaltigkeit der Konferenzteilnehmer die Erklärung für die Tatsache, daß die Beschlüsse der Konferenz in die allgemeinste nur denkbare Form gekleidet werden mußten, eine Tatsache, die den Wert der Ergebnisse gerade hinsichtlich ihrer rechtlichen Seite bedeutend schmälert.

[1]) Vgl. v. Ullmann, a. a. O., S. 56.
[2]) Vgl. v. Bülow, a. a. O., S. 525 ff.

Die Arbeit der Konferenz war nach den einzelnen zur Verhandlung stehenden Gebieten eingeteilt, die verschiedenen Angelegenheiten, Wasserstraßen, Seehäfen, Eisenbahnen wurden für sich behandelt; allgemein verkehrsrechtlichen Inhalt dagegen hat das Abkommen und Statut über die Freiheit der Durchfuhr vom 20. April 1921, das für das internationale Eisenbahnrecht insofern von Bedeutung ist, als die Eisenbahnen wohl als das wichtigste für die Durchfuhr in Anwendung kommende Verkehrsmittel angesehen werden können und die Vorschriften des Statuts somit auch als solche des internationalen Eisenbahnverkehrsrechtes zu gelten haben.

Das Abkommen, dem eine Präambel über die Gründe und die Zwecke des Uebereinkommens vorausgeschickt ist, enthält in 8 Artikeln die Bestimmungen über die Ratifikation, den Beitritt, die Kündigung und die Revision. Art. 2 bestimmt ausdrücklich, daß durch das Abkommen die Rechte und Pflichten, die sich aus den Friedensverträgen des Jahres 1919 ergeben, in keiner Weise berührt werden, und weist somit deutlich genug den Zusammenhang mit dem Art. 379 Versailler Vertrag auf. Dem Abkommen folgt als besonderer Teil das Statut mit 15 Artikeln, die größtenteils materiell-rechtlichen Inhalts sind. Im Artikel 1 Abs. 1 des Statuts wird eine Erklärung dessen gegeben, was unter Durchfuhr verstanden werden soll:

„Als die Gebiete unter der Suveränität oder Oberhoheit eines der vertragschließenden Staaten transitierend werden angesehen Personen, Reisegepäck, Waren, Fluß- und Seeschiffe, Fuhrwerke, Eisenbahnwagen und sonstige Verkehrsmittel, deren Reise durch die genannten Gebiete, sei sie nun mit oder ohne Umladung, mit oder ohne Umschlag, mit oder ohne Wechsel der Beförderungsweise durchgeführt, nur ein Stück einer Gesamtreise ist, die außerhalb der Grenzen des Landes, durch das die Durchfuhr erfolgt, begonnen hat und jenseits dessen Grenzen beendet werden muß."

Es ist ferner ausdrücklich bestimmt, daß das Abkommen nicht nur für das eigentliche Gebiet jedes vertragschließenden Staates gilt, sondern auch für seine Kolonien, Protektorate, überseeischen Besitzungen und überseeischen Gebiete unter seiner Oberhoheit.

Artikel 2 des Statuts enthält den Grundsatz der Durchfuhrfreiheit für alle vertragschließenden Staaten untereinander. Weder die Nationalität der durchreisenden Personen, noch die Flagge der See- oder Flußschiffe, weder der Ursprung, die Herkunft, der Ort

des Eintrittes, noch die Bestimmung oder der Ort des Wiederaustrittes aus dem Lande dürfen zum Vorwand einer unterschiedlichen Behandlung gemacht werden, ebensowenig ist eine Unterscheidung zulässig im Hinblick auf das Eigentum der transitierenden Verkehrsmittel, insbesondere auch der Eisenbahnwagen.

Der Grundsatz gleicher Behandlung gilt auch im Hinblick auf die erwachsenden Gebühren (Art. 3 des Statuts). Aus der Tatsache der Durchfuhr allein dürfen keine Abgaben erhoben werden; zulässig ist nur die Erhebung solcher Gebühren, die zur Deckung der Ueberwachungs- und Verwaltungskosten bestimmt sind, insofern und insoweit solche entstehen.

Besondere Durchfuhrtarife sollen für diejenigen Verkehrsmittel, die vom Staate selbst betrieben oder verwaltet werden, ebenso für diejenigen, die unter der Aufsicht des Staates mit dessen besonderer Erlaubnis in Betrieb stehen, geschaffen werden. Sie sollen unter Berücksichtigung der internationalen Verkehrslage die Durchfuhr möglichst erleichtern und müssen allen vertragschließenden Staaten ohne Unterschied die gleiche Stellung einräumen.

Die folgenden Artikel regeln die Ausnahmen von den aufgestellten allgemeinen Grundsätzen hinsichtlich solcher Waren, die auf Grund nationaler Gesetze zum Schutze der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit nicht eingeführt werden oder die gemäß allgemeiner völkerrechtlicher Uebereinkunft nicht oder nur beschränkt im Verkehre sein dürfen (Artikel 5 des Statutes), ferner hinsichtlich solcher schwerwiegenden Ereignisse, die die Sicherheit des Staates oder die Lebensinteressen des Landes angehen (Art. 7 des Statutes). Gemäß Art. 23 e der Völkerbundsatzung ist überdies die Bestimmung aufgenommen, daß ein Staat, dessen Gebiet von den Kriegsverwüstungen der Jahre 1914/18 betroffen worden und dem daraus eine schwierige wirtschaftliche Lage erwachsen ist, zeitweilig von den Verpflichtungen des Abkommens entbunden sein soll. Der wichtige Artikel 14 des Statutes regelt die Streitschlichtung; es wird im 4. Abschnitt dieser Arbeit auf diese Bestimmungen zurückzukommen sein. Rechte und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen in Kriegszeiten werden durch das Abkommen nicht berührt; jedoch sollen die Bestimmungen des Statutes, soweit sie mit diesen Rechten und Pflichten vereinbar sind, eingehalten werden (Art. 8 des Statutes).[1])

[1]) Die Art. 7, 9, 11, 12 und 15 des Statuts stimmen fast wörtlich

Der Wert des Statutes über die Freiheit der Durchfuhr ist einmal darin zu erblicken, daß nach einer sehr verschieden gearteten Ausübung, die in mannigfaltigen Abkommen meistens zwischen nur zwei Staaten festgelegt war, und nach einer fünf Jahre währenden völligen Unterbrechung aller dieser Gewohnheiten, nunmehr eine feste Grundlage für neue Abmachungen auf diesem Gebiete geschaffen war, die um so höheren praktischen Wert haben muß, als erfahrungsgemäß in der drängenden Gegenwart derartige Abmachungen in kurzer Zeit, manchmal sogar überstürzt zum Abschluß gelangen, — sodann aber auch in der neuen Möglichkeit, eine richterliche Auslegung der Grundsätze und eine schnelle Streitschlichtung beim Auftauchen von Meinungsverschiedenheiten zu erlangen, wobei das Vorhandensein eines ständigen internationalen Ausschusses nur förderlich sein kann. Hiervon ist im 4. Abschnitt dieser Arbeit noch eingehend zu sprechen.[2])

Ein Abkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen im besonderen zu treffen, wie es in den Kommissionsvorschlägen vorgesehen war, hat sich die Konferenz von Barcelona nicht entschließen können. Sie hat sich damit begnügt, Vorschläge über empfehlenswerte Maßnahmen hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs auszuarbeiten und zwar in Bezug auf den Gütertransport wie auf die Personenbeförderung, ferner bezüglich des Austausches des rollenden Materials und der Tarife im internationalen Verkehr.

Die Genfer Konferenz von 1923 hat, diesen Vorschlägen folgend, ein solches Abkommen zustande gebracht. In diesem Zusammenhange ist jedoch zuvor von zwei Konferenzen zu sprechen, die für die nachkriegszeitliche Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs von Bedeutung sind. Es sind dies die Konferenz von Porto Rose vom November 1921 und die Konferenz von Genua vom April 1922.

In Porto Rose kam am 23. November 1921 eine Vereinbarung zur Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs zwischen

---

überein mit den Artikeln 29, 44, 32, 34 und 43 des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen. Vgl. Anhang.

[2]) Vgl. hierzu auch den Bericht von M. H. O. Mance an den ständigen Verkehrsausschuß des Völkerbundes vom 14. August 1923, abgedruckt in: Société des Nations, A. 64, 1923. VIII La Restauration des Moyens de Communication en Europe, Genève, 1923.

den sieben Nachfolgestaaten der früheren Oesterreichisch-ungarischen Monarchie zum Abschluß, die gerade für das internationale Eisenbahnverkehrsrecht insofern von Tragweite ist, als es zum ersten Male dessen Grundsätze für einen wenn auch beschränkten Kreis von Staaten festlegt. Auf den Inhalt dieses Abkommens, dem eine Vorschrift über die Zollabfertigung auf den Eisenbahnen angegliedert ist, wird im nächsten Teil dieses Abschnittes noch einzugehen sein.[1])

Auf der großen Konferenz zu Genua 1922 befaßte sich die vierte Kommission ausschließlich mit den Transportfragen. Als wichtigste Aufgabe dieser Kommission mußte, dem Wesen der Genua-Konferenz entsprechend, die Wiederherstellung des Zustandes vor dem Kriege auf dem Gebiete des internationalen Verkehrs gelten. Demnach verfolgte die Arbeit hier vorzüglich praktische Ziele, wobei die Beschlüsse von Barcelona und Porto Rose zur Grundlage dienten. Das Ergebnis der Beratungen in Genua über die Verkehrsfragen wurde in einem Beschluß zusammengefaßt, in dem zunächst betont ist, daß für das internationale Verkehrswesen ausschließlich wirtschaftliche und technische Erwägungen[2]) maßgebend sein dürfen. Zur Wiederherstellung des internationalen Eisenbahnverkehrs sollte die baldige Ausarbeitung des in den Friedensverträgen vorgesehenen Abkommens dienen (Artikel 3 des Beschlusses), bis zur Schaffung dieses Uebereinkommens das Berner Uebereinkommen wieder in Kraft gesetzt werden, soweit dies noch nicht geschehen ist (Artikel 4 des Beschlusses); ferner wird die Einführung der den Vereinbarungen von Porto Rose zu Grunde liegenden Leitsätze allen europäischen Staaten empfohlen (Artikel 5 des Beschlusses). Wichtig ist Artikel 6 des Beschlusses. Es wird vorgeschlagen, daß die französischen Eisenbahnverwaltungen baldmöglichst eine Konferenz von fachmännischen Vertretern aller Eisen-

[1]) Schon Anfang 1920 hatte sich in Wien ein Verkehrsausschuß (Commission de Circulation) aus verantwortlichen Vertretern der Eisenbahnverwaltungen der österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten zur Einrichtung des wechselseitigen Eisenbahnverkehrs begründet. Auf den Arbeiten dieses Ausschusses fußten die Beratungen in Porto Rose. Im Januar 1922 folgte auf die Porto Rose-Konferenz die Grazer Paßkonferenz der Nachfolgestaaten.

[2]) Im Gegensatz zu politischen Erwägungen, die keine Rolle spielen sollen, obwohl der russische Vertreter eine Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten nicht gelten lassen wollte, vielmehr beides für dasselbe erklärte. Vgl. Weißbuch des Deutschen Auswärtigen Amtes, Material über die Konferenz von Genua 1922, S. 140.

bahnverwaltungen der europäischen und anderer in Betracht kommenden Länder einberufen, um über die Begründung einer ständigen Konferenz der Eisenbahnverwaltungen zur Vereinheitlichung und Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs zu beraten.[1]) Dieser Vorschlag hat zur Pariser Konferenz vom Oktober 1922[2]) und zur Gründung der internationalen Eisenbahnunion geführt, wodurch ein Ersatz für den bisherigen „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen", dessen vorzügliche und für den internationalen Verkehr segensreiche Arbeitsweise allgemeine Anerkennung gefunden hat, geschaffen worden ist.

Artikel 8 des Beschlusses schließlich bezeichnet es als wünschenswert, die ständigen technischen Organe des Völkerbundes damit zu betrauen, den Fortschritt in der Durchführung des Wiederaufbau- und Verbesserungswerkes zu prüfen und gegebenenfalls im Einvernehmen mit den beteiligten Staaten besondere Sachverständigenkonferenzen einzuberufen. Für die Angelegenheiten der dem Völkerbunde nicht angehörigen Staaten haben die Organe des Völkerbundes einen Vertreter jedes dieser Staaten hinzuzuziehen.[3])

Hatten die Verhandlungen in Genua den Nöten der Gegenwart und ihrer schnellen praktischen Linderung gegolten, so wandte sich die zweite allgemeine Verkehrskonferenz in Genf (15. Nov. bis 9. Dezember 1923) wieder der Kodifikationsarbeit zu, die durch die Artikel 379 und 338 des Versailler Vertrages und die entsprechenden Artikel der übrigen Friedensverträge vorgezeichnet war. Für das internationale Eisenbahnrecht, insbesondere für dessen verkehrsrechtlichen Teil ist das am 9. Dezember 1923 abgeschlossene Abkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen, das einstimmig angenommen und zu Gunsten von 20 Staaten unterzeichnet wurde, von hervorragender Bedeutung.[4]) Im folgenden ist von diesem Uebereinkommen als ganzem die Rede, während auf seinen Inhalt in bezug auf das Verkehrsrecht im III. Teil dieses Abschnittes, in bezug auf das Transportrecht im 3. Abschnitt und in bezug auf die Streitschlichtung im 4. Abschnitt dieser Arbeit einzugehen ist.

[1]) Diesen Gedanken hatte schon gelegentlich der Beratungen in Porto Rose der rumänische Vertreter geäußert.

[2]) Vgl. 1. Abschnitt S. 26.

[3]) Vgl. zum Vorangegangenen: Weißbuch des Auswärtigen Amtes, Material über die Konferenz von Genua S. 139 ff.

[4]) Vgl. 1. Abschnitt S. 27.

Das Uebereinkommen[1]) zerfällt ähnlich wie das über die Durchfuhrfreiheit in zwei Teile, in das Abkommen mit einer Präambel und 10 Artikeln und das Statut mit 44 Artikeln. Es stand bis zum 31. Oktober 1924 für jeden bei der Konferenz in Genf vertretenen Staat, für jedes Mitglied des Völkerbundes, ferner für jeden Staat, den der Völkerbundrat unter Uebersendung einer Abschrift des Abkommens eingeladen hatte, zur Unterzeichnung offen (Art. 3 des Abkommens). Den gleichen Staaten steht nach Ablauf der Unterzeichnungsfrist das Recht beizutreten zu (Art. 5 des Abkommens). Das Uebereinkommen ist der Ratifikation bedürftig und tritt am 90. Tage nach Eingang der fünften Ratifikationserklärung beim General-Sekretär des Völkerbundes in Kraft; späterhin tritt es für jeden Fall neunzig Tage nach Eingang seiner Ratifikations- oder Beitrittserklärung bei dem General-Sekretär in Wirksamkeit (Art. 4 und Art. 6 Abs. 1 des Abkommens). Nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten für jeden Teil kann es von jedem einzelnen Beteiligten durch schriftliche Erklärung beim General-Sekretär gekündigt werden mit der Wirkung, daß der Austritt ein Jahr nach Eingang der Erklärung nur für diesen Teil als vollzogen gilt (Art. 8 des Abkommens.[2]) Bei der Unterzeichnung, Ratifikation oder Beitrittserklärung ebenso bei der Kündigung kann jeder Teil bestimmen, ob die Erklärung auch für alle oder einzelne seiner Kolonien, Protektorate, Besitzungen oder sonstige unter seiner Suveränität oder Oberhoheit stehenden Gebiete Geltung haben soll oder nicht. Ebenso kann jedes einzelne dieser Gebiete nachträglich beitreten oder kündigen

[1]) Siehe Anhang.

[2]) Art. 8 gilt unter Vorbehalt des Artikels 2, wonach die Friedensverträge unangetastet bleiben sollen. Soll dies etwa bedeuten, daß z. B. das Deutsche Reich, das nach Art. 379 Vers. Vertr. wohl zum Beitritt verpflichtet ist, in seinem Kündigungsrecht beschränkt sein soll? Diese Auffassung wäre unbedingt abzulehnen, denn von einer einseitigen dauernden Verpflichtung, der Bindung des Uebereinkommens unterworfen zu sein, steht nichts im Versailler Vertrage. — Art. 8 ist ebenso wie Art. 2 analog den gleichen Artikeln des Durchfuhrabkommens von 1921. Aus den Verhandlungsberichten der Barcelona-Konferenz geht über den Sinn der Bezugnahme auf Art. 2 nichts hervor. Im Kommissionsentwurf war sie nicht enthalten. Der Schweizer Vertreter brachte vergeblich die Meinung vor, daß Art. 2 überhaupt nicht in das Abkommen aufgenommen werden dürfe, er wies ihm seinen Platz im Schlußprotokoll zu. Vgl. League of Nations, Barcelona-Conference, Verbatim Reports and Texts relating to the Convention on Freedom of Transit, Geneva 1921, S. 238 ff, 243 ff.

Art. 9 des Abkommens).[1]) Nach Ablauf jeweils eines Zeitraumes on fünf Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens kann eine evision des Abkommens erfolgen, sofern mindestens fünf Staaten en Antrag hierzu einbringen. Zu jeder anderen Zeit ist die Re-ision angängig, falls mindestens ein Drittel der vertragschließenden 'eile sie beantragen (Art. 10 des Abkommens). Am Tage des ıkrafttretens hat der General-Sekretär des Völkerbundes das Ab-ommen gemäß Art. 18 des Völkerbundpaktes einzutragen (Art. 6 .bs. 2 des Abkommens). Desgleichen hat der General-Sekretär ein enaues Verzeichnis über die Teilnehmer an dem Abkommen hin-ichtlich der Unterzeichnung, der Ratifikation, des Beitrittes, der ündigung zu führen, Auskunft hierüber zu erteilen und das Ver-eichnis auf Anweisung des Völkerbundrates von Zeit zu Zeit u veröffentlichen. Auch dieses Abkommen enthält die Bestim-ıung, daß der Versailler Vertrag und die entsprechenden Verträge es Jahres 1919 dem Uebereinkommen vorgehen (Art. 2 des Ab-ommens), eine leidige Verquickung mit politischen Sonderinteres-en, gegen die schon in Barcelona der Schweizer Vertreter vergeblich inspruch erhoben hatte,[2]) die aber auch der in Genua getroffenen eststellung — nur wirtschaftliche oder technische (nicht politische) Gesichtspunkte dürften für das internationale Verkehrswesen maß-ebend sein — offensichtlich zuwiderläuft.[3])

Das Statut gliedert sich in sechs Teile. Der wechselseitige ıternationale Eisenbahnverkehr als solcher ist Gegenstand des rsten Teiles; im Kapitel 1 ist von der Verbindung der internatio-alen Linien, in Kapitel 2 von den zum Zwecke der Förderung des ıternationalen Verkehrs zu ergreifenden Maßnahmen die Rede Art. 1—8). Der wechselseitigen Benutzung des rollenden Materials nd der technischen Einheit ist der zweite Teil gewidmet (Art. 9 –13). Im dritten Teile finden sich die allgemeinen Bestimmungen ber das Verhältnis der Eisenbahn zu ihrem Benutzer im Hinblick uf den internationalen Verkehr (Art. 14—17). Der nächste Teil nthält die vereinbarten allgemeinen Vorschriften über die Eisen-ahntarife (Art. 18—24). An fünfter Stelle werden die zwischen

[1]) Diese Bestimmung findet sich im Durchfuhrabkommen nicht, ob-ohl dieses sonst mit dem Eisenbahnabkommen in formeller Hinsicht roße Aehnlichkeit besitzt.

[2]) Siehe Seite 40, Anmerkung [2]).

[3]) Siehe Seite 38 und Anmerkung [2]).

den Eisenbahnen im Verhältnis zueinander zu treffenden finanziellen Maßnahmen behandelt (Art. 25 28), und den sechsten Teil füllen allgemeine Bestimmungen, insbesondere über das Verfahren bei Streitfällen (Art. 29—44).

Ueber den Geltungsbereich und Geltungsumfang finden sich in Uebereinstimmung mit dem Statut über die Durchfuhrfreiheit folgende Bestimmungen im sechsten Teile des Statuts:

Alle Vereinbarungen gelten nur für die vertragschließenden Staaten im Verkehr untereinander (Art. 31, vgl. Art. 6 des Durchfuhrstatuts). Bestehen bereits größere Verkehrserleichterungen als die im Statut vorgesehenen, so bleiben diese auch weiterhin erhalten, ebensowenig berührt das Statut in Zukunft abzuschließende Abreden solcher Art (Art. 33, vgl. Art. 11 Durchfuhrstatut), dagegen müssen noch in Wirksamkeit stehende Abkommen, die in irgendeinem Teil den Bestimmungen des Statutes zuwiderlaufen, so bald als angängig mit diesen in Einklang gebracht werden (Art. 40, vgl. Art. 10 Abs. 2 Durchfuhrstatut).

In Kriegszeiten gehen die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und der Neutralen nach Kriegsrecht den aus dem Statut erwachsenden Rechten und Pflichten vor (Art. 32, vgl. Art. 8 Durchfuhrstatut); auch darf ganz allgemein bei schwerwiegenden Ereignissen, die die Sicherheit des Staates oder die Lebensinteressen des Landes berühren, so weit und so lange als unbedingt erforderlich von den Bestimmungen des Statuts abgewichen werden (Art. 29, vgl. Art. 7 Durchfuhrstatut); dasselbe gilt für solche Staaten, die sich auf eine wirtschaftliche Notlage infolge von Kriegsverwüstungen aus den Jahren 1914 18 berufen können (Art. 34, vgl. Art. 12 Durchfuhrstatut).

Unberührt durch die im Statut enthaltenen Vereinbarungen bleiben bestehende oder zukünftige nationale Gesetze, die Einreise- oder Durchreiseverbote für Personen, Einfuhr- oder Durchfuhrverbote für Güter aus Gründen der öffentlichen Gesundheit oder Sicherheit oder als Vorsichtsmaßnahme gegen Tier- oder Pflanzenkrankheiten aussprechen; unberührt bleiben ferner die Vorsichtsmaßnahmen bei gefährlichen und damit gleichgestellten Gütern sowie die allgemeinen Polizeimaßnahmen einschließlich derjenigen der Auswanderungspolizei. Das gleiche gilt von gegenwärtigen und zukünftigen Verpflichtungen aus allgemeinen internationalen Abkommen hinsichtlich der Behandlung besonderer Warengattungen

(z. B. Opium, Waffen, Fischereierzeugnisse) oder zum Schutz des gewerblichen, literarischen und künstlerischen Eigentums oder zur Bekämpfung unlauteren Handelsgebahrens (Art. 30, vgl. Art. 5 Durchfuhrstatut).

Keine Bestimmung des Statutes darf schließlich so ausgelegt werden, daß sich ein Widerspruch mit den aus der Zugehörigkeit zum Völkerbunde erwachsenen Rechten und Pflichten ergibt (Art. 44, vgl. Art. 9 Durchfuhrstatut). Das Statut darf ferner für solche Staatsgebilde (territoires), die Teile eines suveränen Staates sind oder unter dessen Schutz stehen, in ihrem Verhältnis zu diesem suveränen Staat nicht angewandt werden, selbst dann nicht, wenn ein solches Staatsgebilde das Eisenbahnabkommen als vertragschließender Staat unterzeichnet hat.

Die Prüfung des Uebereinkommens als ein Ganzes betrachtet ergibt fast dasselbe „Für" und „Wider" wie beim Durchfuhrabkommen vom Jahre 1921. Eine große Anzahl von Staaten hat die Vereinbarungen unterzeichnet; diese haben also einen über die ganze Welt ausgedehnten Geltungsbereich (wenn auch das Fehlen Rußlands, der Vereinigten Staaten von Nordamerika und mancher anderer Staaten ihrem Werte in dieser Hinsicht Abbruch tut); — wegen dieses Umstandes aber, d. h. wegen der Vielgestaltigkeit der tatsächlichen Verhältnisse, die den Bestimmungen des Uebereinkommens zu Grunde liegen, entbehren sie der bestimmten Fassung; sie sind sehr allgemein gehalten, sodaß sie auf alle nur möglichen Fälle angewandt werden können; sie sind oftmals eher eisenbahnpolitische Abreden als rechtliche Vereinbarungen; es handelt sich meistens nicht um Rechtssätze im strengen Sinne, sondern um anerkannte Rechtsgrundsätze, die in der vereinbarten Form nicht unmittelbar angewandt werden können, vielmehr soweit erforderlich — erst durch besondere Vereinbarungen in Wirksamkeit gesetzt (aktualisiert) werden müssen, wie dies auch Art. 37 des Statutes hervorhebt.[1]) Den praktischen Wert des Uebereinkommens kann demnach nur die Zukunft erweisen, es hängt davon ab, wie sich die Anwendung dieser allgemeinen Vereinbarungen auf die abzuschließenden Sonderabkommen gestaltet.

[1]) Vgl. hierzu auch Abs. 4 und 5 der Präambel zu diesem Uebereinkommen. Treffend heißt es im Bericht des Eisenbahnausschusses der Genfer Konferenz vom Entwurf zum Statut: „...il n'est que le manteau eté sur les accords existants et les bonnes règles non écrites du loyal rafic international." Société des Nations, C 28 M 14, 1924. VIII Seite 84.

III. Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht im einzelnen.

1. Die Herstellung internationaler Eisenbahnanlagen wird vom internationalen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr gefordert; dieses Interesse besteht nun unabhängig von den eigenen Interessen der Eisenbahnen und von dem einseitigen öffentlichen Interesse eines oder des anderen der Staaten überhaupt und am internationalen Verkehr, es kann sogar zu den zuletzt genannten Interessen im Widerspruch stehen.[1]) Hieraus entstand, wie im ersten Abschnitt dieser Arbeit dargetan[2]), gewohnheitsrechtlich die Verpflichtung für den Staat (und damit die Auflage an die Eisenbahnanstalt), den Eisenbahnanschluß zu gewähren oder bestehende Verbindungen auszugestalten, wenn das internationale öffentliche Verkehrsinteresse es erheischt, und sofern nicht schwerwiegende eigene Interessen entgegenstehen.

Diesen Rechtsgrundsatz bringt der Artikel 1 des Genfer Statuts zum Ausdruck: er enthält im Hinblick auf die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs die Verpflichtung der Staaten, bei schon bestehender Verbindung ihrer Schienennetze die Stetigkeit des Verkehrs, wie es der internationale Verkehr erheischt, aufrecht zu erhalten, bei ungenügender oder überhaupt nicht vorhandener Verbindung unverzüglich Vorschläge zur Behebung des Mangels zu machen und diese Vorschläge in freundschaftlicher Weise zu prüfen. Hinsichtlich solcher Bahnlinien, die nur einem örtlichen Interesse dienen oder zum Zwecke der Landesverteidigung gebaut worden sind, besteht diese Verpflichtung nicht. Ein Vorbild hatte diese Festsetzung bereits im Art. 1 des Eisenbahnabkommens von Porto Rose[3]), wonach sich die daran beteiligten Mächte verpflichten, alle zweckmäßigen Maßregeln zur Beseitigung der besonderen Verkehrsbeschränkungen zu ergreifen, die den regelmäßigen Reise- und

[1]) Vgl. W. Kaufmann, a. a. O., S. 17 und 27.
[2]) Siehe Seite 14, 15.
[3]) Siehe Seite 37, 38.

Güterverkehr in Mitteleuropa, insbesondere im internationalen Verkehr auf den Schienenwegen der Nachfolgestaaten, beschränken.[1])

Hier zeigt sich sofort der Mangel einer klaren und deutlichen Begriffsbestimmung dessen, was unter „internationalem Verkehr" (trafic international, — international traffic) zu verstehen ist, ein Mangel, der um so größer ist, als dieser Begriff das ganze Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen beherrscht. Die Schwierigkeiten einer festen Umgrenzung dieses Begriffes und die Nachteile einer etwa zu eingeengten Fassung dürfen aber nicht verkannt werden, und es ist vielleicht dem Endzweck des Ganzen dienlicher, immer dann, wenn die Anwendbarkeit einer im Statut im Hinblick auf den „internationalen Verkehr" niedergelegten Bestimmung strittig ist, von Fall zu Fall zu untersuchen, ob sich ein Tatbestand unter den Begriff des internationalen Verkehrs einreihen läßt oder nicht.[2])

Die tatsächliche Verbindung zweier Bahnlinien verschiedener Staaten führt zur technischen Notwendigkeit, bei der Abfertigung jedes Zuges ohne langwierige Behinderung des Verkehrs verschiedene Maßnahmen durchzuführen, es müssen die verschiedenartigsten bahn- und zollamtlichen Feststellungen getroffen, auch polizeiliche Amtshandlungen vorgenommen werden. Eine gleichzeitige Vornahme aller dieser Handlungen für beide Seiten auf ein- und demselben Grenzbahnhof hat sich daher bereits an vielen Grenzübergängen eingebürgert.

Im Hinblick auf die dem internationalen Verkehr hierdurch zuteil werdende Förderung widmet das Genfer Statut die Artikel 2 und 3 der Grenzabfertigung und den Grenzbahnhöfen. Sofern nicht Bedenken anderer Art entgegenstehen, sollen die Staaten eine einheitliche gleichzeitige Abfertigung an der Grenze zu verwirklichen suchen, insbesondere durch Anlegung von gemeinsamen Grenzbahnhöfen. Der Staat, auf dessen Gebiet sich die gemeinsamen Verbindungslinien oder Grenzbahnhöfe befinden, soll dem anderen Staate bei der Einrichtung der erforderlichen Aemter alle Erleich-

[1]) Weißbuch des Auswärtigen Amtes, a. a. O., S. 169.

[2]) Der Versuch, den Begriff des „internationalen Verkehrs" zu definieren, war von der mit den Vorarbeiten für das Abkommen und Statut betrauten Kommission unternommen, aber wieder aufgegeben worden. Société des Nations C. G. C. T. 1, C 376 M 169. 1923 VIII. S. 5 unten, S. 6 oben.

terungen gewähren, ebenso den bei der Durchführung der Grenzabfertigung erforderlichen fremden Beamten oder Bahnbediensteten bei der Ausübung ihres Dienstes Hilfe leisten, ohne daß jedoch hierdurch seine Suveränitäts- oder Hoheitsrechte angetastet werden. Artikel 2 des Eisenbahnabkommens von Porto Rose hatte zuvor schon denselben Gedanken zum Ausdruck gebracht:

„Zur Beschleunigung der Abfertigung an den Grenzen und zur Vereinfachung der Formalitäten sollen alle Dienststellen an den Grenzen, soweit es die Umstände gestatten, in einen gemeinsamen Bahnhof zusammengelegt werden.

In diesem Falle genehmigt der vertragschließende Staat, auf dessen Gebiet der gemeinsame Bahnhof liegt, die Einrichtung einer Eisenbahnagentur durch den anderen vertragschließenden Staat.

Die vertragschließenden Mächte vereinbaren eine möglichst baldige Regelung des Dienstes auf den Grenzbahnhöfen durch gegenseitige besondere Uebereinkunft im Geiste gegenseitigen Entgegenkommens."[1])

Damit sind die für die Verbindung zweier Eisenbahnlinien, die verschiedenen Staaten zugehören, gegenwärtig allgemein anerkannten Rechtsgrundsätze erschöpft. Sie sind selbst noch wenig bestimmt gefaßt und bedürfen ihrer besonderen Ausgestaltung von Fall zu Fall. Dies gilt zum Teil noch mehr von den einzelnen rechtlichen Beziehungen, die beim Bau und Betrieb von Verbindungsbahnen und gemeinsamen Bahnhöfen auftreten, z. B. Bau- und Unterhaltsbedingungen, Regelung der Eigentums- und Besitzverhältnisse, Regelung des gemeinsamen Betriebes. Manche anderen solcher Beziehungen lassen dagegen eine zukünftige allgemeine Regelung möglich erscheinen. So liegt es z. B. im Interesse des internationalen Verkehrs und wird im allgemeinen auch so gehandhabt, daß fremde Verbindungsbahnen und dazugehörige Anlagen (Bahnhöfe) gegenüber den anderen auf dem Gebiete eines Staates liegenden Bahnen nicht schlechter gestellt werden dürfen, daß die zum Bau, zur Verbesserung, zum Unterhalt oder zum Betrieb solcher fremden Verbindungsbahnen und dazugehörigen Anlagen dienenden Stoffe und Gegenstände zollfrei sein sollen, eine Zollfreiheit, die auch auf die den fremden diensttuenden Beamten und Bahnangestellten gehörenden beweglichen Gegenstände auszudehnen ist. Ferner erweist sich

[1]) Weißbuch des Auswärtigen Amtes, a. a. O., S. 169.

uch die rechtliche Stellung der den Bahn-, Zoll- oder Polizeidienst ei der Grenzabfertigung auf fremdem Gebiet ausübenden Beamten nd Bediensteten im Verhältnis zur eigenen wie zur fremden Beörde als einer allgemeinen Regelung fähig und bedürftig.[1])

2. Nicht nur die Anlage und die Verknüpfung internationaler isenbahnlinien, sondern auch die Durchführung des Betriebes dieser Bahnen hängt notwendigerweise von den verchiedenartigen Interessen ab, die mit den Eisenbahnen überhaupt in erbindung stehen. Das internationale öffentliche Interesse am Verehr bedurfte daher seit dem Entstehen der ersten internationalen isenbahnwege des Schutzes gegenüber diesen anderen Interessen, sbesondere gegenüber dem Erwerbsinteresse der Eisenbahnunterehmungen und dem einseitigen (politischen oder wirtschaftlichen) nteresse eines Staates; d. h. ein besonderer Teil des unter die Worte Freiheit des Verkehrs und gerechte Regelung des Handels" (Art. 3 e der Völkerbundsatzung) fallenden Rechtsgebietes war zu reeln. Dies geschah in zahlreichen Handelsverträgen in der Weise, aß die vertragschließenden Staaten gegenseitig gleiche Behandlung er Staatszugehörigen, des Gepäckes und der Güter vereinbarten, erkehrserleichterungen mannigfacher Art für den wechselseitigen ahnverkehr schufen und sich gegenseitige Hilfeleistung in techischer Beziehung zusicherten.

Nichts anderes als diese allgemein anerkannten Rechtsgrundätze enthält der erste Teil, Kapitel II des Statutes vom Jahre 1923, ielfach in Uebereinstimmung mit der im Porto Rose-Abkommen etroffenen Fassung.

Die Freiheit in der Durchführung des Betriebes der Eisenahnen bleibt unangetastet, da die Anpassungsfähigkeit der Eisenahnen an die verwickelten Bedürfnisse des Verkehrs erhalten leiben muß; jedoch verpflichten sich die Staaten, darüber zu achen, daß sich die Betriebsführung nicht zum Nachteil des interationalen Verkehrs gestaltet (Art. 4, Abs. 1 des Statuts). Unter Betrieb" (frz.: exploitation — engl.: operation) ist hier nicht nur ie technische, sondern auch die privatwirtschaftliche und finanzielle eite des Betriebes begriffen,[2]) sodaß im allgemeinen ein Zusammen-

[1]) Vgl. hierzu: Société des Nations C. G. C. T. 1, C 376 M 169, 923. VIII. S. 34, 35.

[2]) Bericht des Verkehrs- und Durchfuhrausschusses über den Entwurf zum Abkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung

fallen der Erwerbsinteressen der Eisenbahnen mit dem internationalen Verkehrsinteresse vorausgesetzt wird.

Weiterhin verpflichten sich die Staaten, dem internationalen Verkehr angemessene Erleichterungen (facilités raisonables — reasonable facilities) zuteil werden zu lassen, wobei unter „Erleichterungen" alle zur normalen und glatten Durchführung des Verkehrs dienlichen Maßnahmen mit Ausnahme der Beförderungspreise verstanden werden sollen;[1] [2]) sie verpflichten sich ferner gegenseitig, keinerlei Unterscheidungen, die den Ausdruck feindseliger Gesinnung bedeuten würden, vorzunehmen oder zu dulden, und zwar im Hinblick sowohl auf die Staaten selbst, als auch auf deren Angehörige und Zugehörige sowie deren Schiffe. (Art. 4 Abs. 2 des Statuts und Schlußprotokoll zum Abkommen.)

Ausdrücklich wird noch betont (Art. 4 Abs. 3 des Statuts), daß diese Grundsätze auf alle Transporte Anwendung finden müssen, seien sie nun auf Grund eines einzigen Eisenbahn-Beförderungsvertrages oder mehrerer aufeinanderfolgender, wie in den Artikeln 21 und 22[3]) vorgesehen, übernommen. Aber auch, wenn ein und derselbe Transport außer der Eisenbahn noch andere Verkehrswege, etwa den Seeweg, in Anspruch nimmt, sind die „angemessenen Erleichterungen" zu gewähren (Art. 39 des Statutes, sechster [allgemeiner] Teil), wie überhaupt alle Bestimmungen des Statutes durch Sonderabkommen auf derartige zusammengesetzten Transporte anwendbar gemacht werden können, wobei jedoch Abweichungen zufolge der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart zulässig sind (Art. 38 des Statutes).[4])

Die Artikel 5 und 6 legen nun allgemein fest, worin die vorbesprochenen Erleichterungen bestehen sollen, und zwar getrennt zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr, sodann für den

der Eisenbahnen. Société des Nations, C. G. C. T. 1, C 376 M 169. 1923. VIII. S. 7 oben.

[1]) Bericht über den Entwurf, Société des Nations, C. G. C. T. 1, C 376 M 169. 1923. VIII.

[2]) Der „gerechten Regelung des Handels" im Hinblick auf die Beförderungspreise ist der vierte Abschnitt des Statuts: Tarife gewidmet. Vgl. 3. Abschnitt, Teil IV dieser Arbeit.

[3]) Siehe Seite 92 dieser Arbeit.

[4]) Das neue Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 sieht bereits die Beteiligung anderer als Eisenbahnunternehmen im Artikel 2 vor.

üterverkehr. Die Dichte der aufeinanderfolgenden Züge, die chnelligkeit, die Bequemlichkeit für Personenzüge und die Regeläßigkeit für Güterzüge soll der Bedeutung jeder Linie für den ternationalen Personen- und Güterverkehr angepaßt werden; im nzelnen sollen für die Hauptlinien des Personenverkehrs durchehende Züge und mangels solcher durchgehende Wagen Verwenung finden, die für den Güterverkehr besonders wichtigen Linien urch technische Maßnahmen aller Art besonders leistungsfähig estaltet werden. Hierbei soll nach den Erläuterungen im Bericht es Verkehrsausschusses die Bedeutung (importance) einer Verehrslinie nicht nur nach der Größe des Umfangs der Transporte eurteilt werden, sondern auch nach ihren anderen Eigenschaften, wa nach ihrer Natur (z. B. leicht verderbliche, kostbare, gefährliche üter) oder nach ihrer Dringlichkeit.[1] [2])

Der Grundsatz der gegenseitigen Hilfeleistung bei Störung des erkehrs auf einer bestimmten Linie, der auch im Porto Rose-Abommen, Artikel 3, zum Ausdruck kommt, findet sich in Art. 7 des tatutes wieder. Es wird hierdurch für die Eisenbahnunternehmunen die Rechtspflicht begründet, zur Wahrnehmung des öffentlichen ternationalen Verkehrsinteresses bei Verkehrsstörungen oder nterbrechungen auf bestimmten Linien eine Umleitung des Verehrs — nötigenfalls unter Inanspruchnahme der anderen Eisenahnverwaltungen — vorzunehmen, im übrigen aber den ordentchen Verkehr so schnell wie möglich wieder wiederherzustellen. iese Rechtspflicht besteht jedoch nur im Rahmen ihrer Zuständigeit (autant qu'il leur appartient d'y remédier), kann sich daher egelmäßig nur auf Verkehrsstörungen technischer Art, z. B. Eisenahnunglück, Schneeverwehungen, Ueberschwemmung, nicht aber uf solche politischer Natur beziehen.

Nicht unwichtig für eine regelmäßige und schnelle Durchführung es Betriebes im internationalen Eisenbahnverkehr ist eine rasche rledigung der erforderlichen zollamtlichen und polizeilichen Amtsandlungen. Artikel 8 des Statuts (vgl. Art. 11 des Porto Rosebkommens) enthält daher die Bestimmung, daß die Regelung ieser Maßnahmen soweit als möglich im Einklang mit den Er-

[1]) Société des Nations, C. G. C. T. 1, C 376 M 169. 1923. VII. S. 7.
[2]) Die Artikel 4—6 des Eisenbahnabkommens von Porto Rose ben diese Grundsätze bereits ausgesprochen.

fordernissen des internationalen Verkehrs im erwähnten Sinne zu erfolgen habe, daß insbesondere die Grenzbahnhöfe durch Vornahme der amtlichen Handlungen im Innern des Landes — soweit das angängig ist — entlastet werden sollen.[1])

Die Regelung des internationalen Eisenbahnbetriebes im einzelnen als in der Hauptsache technischen Angelegenheit kann nach der Natur des Gegenstandes nur durch die Eisenbahnverwaltungen selbst erfolgen, insbesondere was die Ausarbeitung der Fahrpläne, die Leitung der durchgehenden Züge und Wagen anbetrifft. Dies leitet zur Betrachtung der weiteren hervorragend technischen Angelegenheiten des internationalen Eisenbahnverkehrs, nämlich des Austausches des rollenden Materials und der technischen Einheit der Eisenbahnen über.

3. Zu den Erfordernissen des entwickelten internationalen Eisenbahnverkehrs gehört der gegenseitige Austausch des rollenden Materials. Bei regem Verkehr mußte die Notwendigkeit einer Umladung der Güter an den Grenzen beim Uebergang des Gutes von der einen Eisenbahnunternehmung zur anderen äußerst hemmend in Erscheinung treten, auch war die Versendung mancher Güter durch die Eisenbahn, solange eine oder mehrere Umladungen notwendig waren, infolge der Eigenart solcher Güter überhaupt nicht angängig, weil entweder die Eisenbahn die hierfür erforderliche Sachkenntnis oder die besonderen technischen Vorrichtungen[2]) nicht aufweisen konnte, oder weil nach Art der Verpackung[3]) eine Umladung garnicht oder nur mit großem Schaden möglich war. Die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen trafen daher

---

[1]) Der außerordentlichen Bedeutung entsprechend, die der Zollabfertigung der Personen und Güter gleich nach Ende des Krieges zukam, ist dem Porto Rose-Abkommen eine besondere Vorschrift über die Zollabfertigung auf den Eisenbahnen mit 9 Paragraphen angegliedert worden.

Eine eingehende Festlegung der bei der Durchführung der zollamtlichen Maßnahmen und Amtshandlungen einzuhaltenden Grundsätze findet sich in dem internationalen Abkommen über die Vereinfachung der Zollformalitäten, zustande gekommen in Gent am 3. November 1923, veröffentlicht in: Société des Nations, C 678 M 241, 1924 II. — Conference Internationale sur les Formalités Douanières et Similaires. Comptes rendus de la Conférence Volume I und II. C 66 M 24. 1924 II.

[2]) Z. B. bei feuergefährlichen oder entzündlichen Stoffen, großen und empfindlichen Maschinen.

[3]) Z. B. Glas lose in Heu oder Stroh verladen.

n der Erkenntnis der Notwendigkeit frühzeitig Abreden über den gegenseitigen Austausch des rollenden Materials, soweit ein solcher Austausch technisch möglich war.

Damit aber weiterhin dieser Austausch zu der ständig wachsenden Inanspruchnahme der Eisenbahnen als internationales Verkehrsmittel immer im rechten Verhältnis stehen konnte, stellte sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Gestaltung der Spurweite und des rollenden Materials für zusammenhängende Eisenbahnnetze mit internationaler Ausdehnung ein. Hier griffen im allgemeinen die Staaten selbst als Wahrer der Eisenbahnhoheit ein und trafen im Interesse des internationalen Verkehrs dahingehend Vereinbarungen.[1])

An den Austausch des rollenden Materials unter den Eisenbahnverwaltungen, der im Laufe der Verkehrsentwicklung immer größere Bedeutung gewann und sich, anfänglich nur für Güterwagen geübt, nach und nach auch auf Personenwagen, Packwagen und Lokomotiven ausdehnte, knüpfen sich eine Anzahl von Rechtsbeziehungen, die im Interesse des internationalen Verkehrs einer einheitlichen Regelung für zusammenhängende international ausgedehnte Eisenbahnnetze durch zwischenstaatliche Vereinbarung bedurften.

Andrerseits äußerte sich der Zug zur Vereinheitlichung, wie es das ständig wachsende Verkehrsbedürfnis erheischte, weiter dahin, die öffentliche Rechtspflicht hinsichtlich der Eisenbahnanlage „auf die einheitlich gleichmäßige Einrichtung der ganzen sachlichen Eisenbahnanlage in technischer Hinsicht“[2]) auszudehnen.

Das Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen faßt in seinem zweiten Teil die besonders in Europa eingehaltenen Regeln über den Austausch der Beförderungsmittel und über die technische Einheit der Eisenbahnen zusammen. Ihre Eigenschaft als Grundsätze wird hier dadurch besonders betont, daß ausdrücklich überall zur Verwirklichung besondere Abkommen als notwendig bezeichnet werden; insofern mit Recht, als einmal fast alle über diesen hauptsächlich technischen Gegenstand möglichen Abreden ebenso durch Vertrag zwischen den Eisenbahnverwaltungen wie durch zwischenstaatliches Abkommen getroffen werden können;

[1]) Vgl. 1. Abschnitt Seite 15, 16.
[2]) Kaufmann a. a. O., Seite 28 unten.

zum andern aber, weil bei dem über die ganze Erde ausgedehnten Geltungsbereich des Statuts eine Bindung weniger fortgeschrittener Staaten (z. B. China) nicht erfolgen konnte.

Nach Art. 9 Abs. 1 sollen die Staaten den Abschluß von Abkommen über den wechselseitigen Austausch der Beförderungsmittel zwischen Eisenbahnverwaltungen, deren in Verbindung stehendes Eisenbahnnetz gleiche Spurweite besitzt, in den Umständen angemessener Weise fördern. Von Bedeutung ist Absatz 2, wonach solche Abkommen auch eine gegenseitige Hilfeleistung durch Lieferung leerer Wagen festlegen können, für den Fall, daß dies im Interesse des internationalen Verkehrs erforderlich wird. Als nicht hierher gehörige Maßnahmen werden diejenigen bezeichnet, die eine wesentliche Veränderung der Eisenbahnanlage oder der Eisenbahnbeförderungsmittel zur Voraussetzung haben würden (Art. 9 Abs. 3).[1]) Jedoch kommen die Staaten überein, gegenseitig unverzüglich in freundschaftliche Verhandlung über die Vornahme solcher Veränderungen einzutreten, wenn im Hinblick auf die Größe des Verkehrs die Veränderungen besonders wünschenswert erscheinen und verhältnismäßig wenig Arbeitsaufwand erfordern (Art. 9 Abs. 4).

Die technische Einheit der Eisenbahnen, die ja für den Austausch der Beförderungsmittel von außerordentlicher Wichtigkeit ist, behandelt Artikel 10 des Statuts. Sie soll durch Sonderabkommen in dem Maße, wie es für eine gute Durchführung des internationalen Verkehrs nötig ist, eingeführt werden, namentlich hinsichtlich der Bauart und der Unterhaltsbedingungen der Beförderungsmittel, ferner in Bezug auf die Lademöglichkeit der Güterwagen (Art. 10 Abs. 1). Eine weitergehende Vereinheitlichung ist jedoch nicht ausgeschlossen. Diese kann namentlich für zusammenhängende Gebiete sowohl für die Bauart wie für die technischen Einrichtungen der Eisenbahnen mit dem Ziel einer Erleichterung des Verkehrs und einer erhöhten Verkehrssicherheit vereinbart werden (Art. 10 Abs. 2).

Art. 11 des Statuts betont, daß auch der Austausch von Lokomotiven oder sonstiger Zugkraftmaschinen zum Zwecke der Aushilfe Gegenstand von Abkommen sein kann, ebenso wie die Hilfeleistung durch Brennstofflieferung oder Ueberleitung elektrischer

[1]) Dieser Absatz wurde mit besonderer Rücksicht auf die spanischen Eisenbahnen eingefügt. Société des Nations, C. G. C. T. 1, C 376 M 169, 1923, VIII. S. 7.

nergie[1]), wenn es der internationale Verkehr erfordert. Hier findet ch also sogar der Gedanke, daß das öffentliche internationale Interesse am Verkehr die Rechtspflicht zur Hilfeleistung durch Brennoffllieferung oder Uebertragung elektrischer Kraft unter besonderen mständen begründen kann.

Art. 12 des Statuts gibt sodann einen wichtigen Grundsatz ieder, der die juristische Voraussetzung für den Austausch der eförderungsmittel überhaupt bildet. Dieser Grundsatz ist aus dem erner Uebereinkommen vom Jahre 1890 Art. 23 Abs. 5 entnommen id findet sich auch im neuen Berner Uebereinkommen vom Jahre 924 in folgender Form vor:

Art. 55 § 3:

„Das rollende Material einer Eisenbahnen mit Einschluß sämtlicher beweglichen, der betreffenden Eisenbahn gehörenden Gegenstände, die zu diesem Material gehören, kann in dem Gebiet eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die betreffende Eisenbahn angehört, mit Arrest belegt oder gepfändet werden."

Im Statut ist dieser Grundsatz noch insofern erweitert, als sich e Bestimmung auch auf die Lokomotiven oder sonstigen Zugaschinen (matériel de traction) erstrecken soll.[2]) Bei der Abfassung schien es überdies zweifelhaft, ob die aus dem Berner Uebereinmmen übernommene Fassung auch die Beschlagnahme durch rwaltungs-behördliche Anordnung (réquisition) ausschließe; eine enderung des Wortlautes unterblieb jedoch, um die Gefahr einer uslegung a contrario bezüglich des Berner Uebereinkommens szuschließen, und unter Hinweis auf die dreißigjährige Bewährung

[1]) Die elektrische Kraft tritt immer mehr gegenüber der Dampfkraft den Vordergrund. Dies zeigt sich auch bei den Eisenbahnen, wenn ch die Umbildung wegen der immerhin hohen Kosten nur langm vor sich geht. Vgl. auch die Convention relative au Transport en ansit de l'Energie électrique. Société des Nations, C 30 M 16. 1924. II.

[2]) Die Ausdrücke „matériel roulant" und „rollendes Material" umssen nach Meinung der Sachverständigen nicht die Lokomotiven oder nstigen Zugmaschinen, im Gegensatz zu dem beides umfassenden Ausuck „rolling stock". Daher auch die getrennte Behandlung beider genstände in den Artikeln 10 und 11 des Statutes. Société des Nans. C 28 M 14, 1924, VIII. S. 16, 17 und 19.

des Rechtssatzes in der alten Form als Bestandteil dieses Uebereinkommens.[1][2]) Die Bedeutung des besprochenen Rechtsgrundsatzes, der durch das Statut allen Staaten zur Annahme empfohlen wird, liegt darin, daß die Beförderungsmittel hierdurch vor dem Zugriff des anderen Staates gesichert sind; erst unter dieser Voraussetzung ist ein wirksamer gegenseitiger Austausch möglich. Da aber eine Beschlagnahme schlechthin nicht ohne Schaden für die Abwicklung des internationalen Verkehrs erfolgen kann, weil dadurch das Material für längere oder kürzere Zeit der bestimmungsmäßigen Verwendung entzogen werden würde, erheischt das öffentliche internationale Verkehrsinteresse selbst eine derartige Regelung.

Sämtliche für den Austausch des rollenden Materials bisher besprochenen Grundsätze beziehen sich nur auf das Material der Eisenbahnunternehmungen selbst. Nicht minder aber ist auch eine Regelung hinsichtlich der Eisenbahnwagen der Privaten oder solcher Körperschaften, die nicht Eisenbahnunternehmungen sind, dringend erforderlich. Das Statut (Art. 13) begnügt sich damit, diesen Gegenstand der Regelung durch Sonderabkommen zuzuweisen. Wichtig ist, daß bei der Trennung der beiden Begriffe „Material der Eisenbahnen" und „Material der Privaten" von einer Bestimmung nach dem Eigentum abgesehen wurde, denn ein von der Eisenbahn mietweise in Betrieb genommener Wagen, dessen Eigentümer z. B. ein Privater ist, hat im Sinne der Bestimmungen über den Wagenaustausch als Wagen der Eisenbahn zu gelten, nicht dagegen aber ein einer Eisenbahnunternehmung gehörender Wagen, den ein Privater gemietet hat.[3])

Die im Genfer Statut enthaltenen Grundsätze über die technische Einheit der Eisenbahnen und über den Austausch der Beförderungsmittel geben nur das Wesentlichste der bisher hauptsächlich auf dem europäischen Festlande geübten Handhabung wieder.

[1]) Vgl. Société des Nations. C 28 M 14, 1924, VIII. S. 16 und 17.

[2]) Aus dem gleichen Grunde unterblieb auch eine Aenderung des Wortlautes hinsichtlich der „Gegenstände, die zu diesem Material gehören". Es war eine genauere Umschreibung dieses Begriffes angestrebt worden; man begnügte sich aber damit, im Schlußbericht zu betonen, daß hierunter die Bestandteile und Zubehörteile einschließlich der abnehmbaren Stücke des Materials verstanden werden sollen. Société des Nations, C 28 M 14, 1924, VIII. S. 81.

[3]) Vgl. Société des Nations, C 28 M 14, 1924, VIII. S. 81.

Die technische Einheit in ihrer besonderen Ausgestaltung, aufs engste mit dem Bau und Betrieb der Eisenbahnen überhaupt zusammenhängend, kann nur für bestimmte, annähernd gleichen Bedingungen unterliegende, zusammenhängende Eisenbahnnetze durchgeführt werden. Hier bedarf es des gruppenweisen Zusammenschlusses der Staaten oder der Eisenbahnunternehmungen zu mehreren Unionen, die um so erfolgreicher sein müssen, je größer ihre räumliche Ausdehnung ist. Diese Eisenbahnunionen haben darin auch die Ausgleicharbeiten zur gegenseitigen Hilfeleistung durch Stellung leerer Wagen oder sonstigen Eisenbahnmaterials, wie sie unter den schwankenden Erwerbs-, Herstellungs- und Absatzverhältnissen erforderlich werden und wie sie Art. 9 Abs. 2 und Art. 11 des Genfer Statuts vorsieht, zu leisten.

Das gleiche gilt von den besonderen Regeln, nach denen sich der Austausch der Beförderungsmittel abwickeln soll. Grundsätzlich verlangt das öffentliche internationale Verkehrsinteresse den Durchlauf der beladenen Güterwagen vom Abgangs- bis zum Bestimmungsbahnhof ohne Umladungen beim Uebergang von der einen zur anderen Bahnunternehmung; über die Ausnahmen — bei völliger Unterbrechung des Verkehrs, bei mangelhafter Beschaffenheit des Wagens hinsichtlich seiner Bauart, seines Zustandes oder der Verladung, bei Wechsel der Spurweite, bei Ueberladung oder bei unvollständiger Ausnutzung der Ladefähigkeit — bedarf es im einzelnen eingehender Bestimmungen. Die sorgfältige und schonende Behandlung der Beförderungsmittel im fremden Lande und die unverzügliche Rücksendung, bei Güterwagen möglichst mit voller Fracht, muß gewährleistet sein. Durch besondere Uebereinkünfte müssen schließlich die unter den Eisenbahnverwaltungen in Verbindung mit dem Austausch der Beförderungsmittel erwachsenden Forderungen (Mietgebühren für die Dauer des Verweilens auf fremdem Gebiet, Ersatz für Beschädigungen, Reparaturkosten, Ersatz für verlorengegangene Beförderungsmittel) festgelegt werden.[1]) Solche Uebereinkünfte gehören ihrer Art nach bereits zur vierten Gruppe eisenbahnverkehrsrechtlicher Anordnungen, zu deren Erörterung sie überleiten.

---

[1]) Vgl. hierzu Société des Nations, C. G. C. T. 1, C 376 M 169, 1923, VIII. S. 39—42.

4. Die finanziellen Anordnungen, wie sie zwischen den Eisenbahnverwaltungen vereinbart werden, sind zum größeren Teile technischer Natur; sie bestehen alsdann, losgelöst vom allgemeinen Interesse am internationalen Verkehr, nur zur Wahrnehmung der eigenen Interessen dieser Verwaltungen und scheiden für diese Betrachtung aus, obwohl der Wert eines sorgsam geregelten Verrechnungsverfahrens für die schnelle und reibungslose Abwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs an sich nicht verkannt werden darf. Für diesen Teil unterbleibt daher in der Regel ein Eingreifen der Staaten und eine Begrenzung des freien Spielraumes der Verwaltungen durch zwischenstaatliche Vereinbarung.

Wo jedoch solche finanzielle Anordnungen das öffentliche internationale Interesse am Eisenbahnverkehr berühren, tritt die Notwendigkeit des gemeinsamen Eingreifens der Staaten ein, um eine Beeinträchtigung des internationalen Verkehrs zu verhindern. Die Erschütterung der Währungen, die als Folge des Krieges sehr viele Staaten in mehr oder weniger starkem Maße betroffen hat und naturgemäß auch im internationalen Eisenbahnverkehr zu außerordentlichen Unzuträglichkeiten führte, ließ die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Regelung dieses Gegenstandes, soweit es das öffentliche Interesse am internationalen Verkehr verlangte, besonders stark hervortreten.

Dieses in dieser Beziehung neue Interesse der Staatengemeinschaft an der Ausgestaltung der finanziellen Anordnungen gegenüber der bisher fast allgemein geübten ausschließlichen Ueberlassung an die Eisenbahnverwaltungen zur eigenen Regelung zu betonen, ist der Sinn des fünften Teiles (Art. 25–28) des Genfer Statuts vom Jahre 1923, nachdem bereits derselbe Gedanke im Porto Rose-Abkommen (Art. 9 und 10) zum Ausdruck gekommen war.[1])

Art. 25 des Statuts bestimmt ganz allgemein, daß die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen, insbesondere auch hinsichtlich der Anwendung des einheitlichen Frachtvertrages,[2]) so wirksam ausgestaltet sein müssen, daß eine

[1]) Vgl. Société des Nations, C. G. C. T. 1, C 376 M 169, 1923. VIII. S. 12.

[2]) Siehe 3. Abschnitt S. 66.

eeinträchtigung der Durchführung des internationalen Verkehrs sgeschlossen ist.

Die Art. 26 und 27 enthalten eine Aufzählung derjenigen Bemmungen, die im Hinblick auf das internationale Verkehrsinteresse mentlich von Wichtigkeit sind, und zwar getrennt für die von n Eisenbahnen eingehobenen Beträge und für die an die Benutzer sgezahlten Geldsummen. Bereits das Berner Uebereinkommen vom hre 1890 hatte derartige Vorschriften über die Abrechnung der senbahnen aufgenommen (Art. 23, Abs. 1 – 3), desgleichen als cht zwingendes Recht, das im voraus oder im einzelnen Falle durch dere Vereinbarungen unter den Eisenbahnverwaltungen ersetzt erden kann[1]), Vorschriften über den Rückgriff der Eisenbahnen geneinander (Art. 47—54). Sie finden sich im neuen Uebereinmmen vom Jahre 1924 (I. Ü. G.) unter dem dritten Titel im Katel III (I. Ü. G. Art. 47—52) wieder; hinsichtlich der Abrechnung thalten sie die Verpflichtung der Eisenbahn, die die Gesamtfracht id die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen i Aufgabe oder Ablieferung des Gutes eingezogen hat, der anren ihren Anteil hieran zu bezahlen (Art. 47 § 1 I. Ü. G.); jede senbahn kann die andere bei Uebergabe des Gutes sofort in der öhe der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit sie schon is dem Frachtbrief ersichtlich sind, belasten (Artikel 47 § 2 Ü. G.). § 3 und § 4 desselben Artikels legen die Haftung sowohl r Versandbahn wie der Empfangsbahn gegenüber den anderen ahnen bezüglich der ihnen zustehenden Beträge fest, wenn die eine der die anderen entgegen den Vorschriften im Frachtbrief die Einehung dieser Beträge vom Absender oder Empfänger unterlassen t.[2])

Die nicht zwingende Regelung des Rückgriffs der Eisenbahnen geneinander bezieht sich auf die von einer Bahn gezahlten Entschädigungen für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Be-

[1]) Art. 54 des alten, Art. 52 des neuen Berner Uebereinkommens.

[2]) Die Vorschrift im Art. 47 § 3 I. Ü. G., wonach die Versandbahn r alle diejenigen Summen zu haften hat, die der Absender nach Maßbe des Frachtbriefes zu seinen Lasten übernommen hat, deren Erbung aber unterblieb, ist neu aufgenommen. Der Frankaturvermerk s Absenders bindet also auch die Empfangsbahn, auch wenn aus dem achtbrief nichts über die bereits erfolgte Bezahlung der Frachten und osten hervorgeht.

schädigung des Gutes (Art. 48 I. Ü. G.) und für Ueberschreitung der Lieferfristen im ganzen (Art. 49 I. Ü. G.). Bezüglich der Verteilung der Lieferfristen sind in den Art. 49 die Ausführungsbestimmungen § 10 zum Art. 48 des alten Uebereinkommens aufgenommen worden. Die Zuständigkeit des Richters des Wohnsitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird (Art. 51 I. Ü. G.) und die Verfahrensvorschriften (Art. 50 I. Ü. G.)[1]) lassen deutlich die privatrechtliche Grundlage solcher Rechtsstreitigkeiten erkennen, weshalb eine eingehende Behandlung in diesem Zusammenhange entfällt, obgleich ihr Vorhandensein für die reibungslose Durchführung des Verkehrs der Bahnen untereinander als dienlich und damit als im Interesse des internationalen Eisenbahnverkehrs liegend betont werden muß.[2])

Zum Genfer Statut vom Jahre 1923 zurückkehrend, verdient der letzte Artikel (28) des fünften Teiles besondere Beachtung, weil er durch die erst nach dem Kriege 1914 18 entstandenen Währungsschwierigkeiten begründet ist. Nach Absatz 1 dieses Artikels sind im Falle von Kursschwankungen oder sonstigen Börsenschwierigkeiten, sofern sie eine ernstliche Benachteiligung des internationalen Verkehrs nach sich ziehen, zweckdienliche Maßnahmen zur Abwendung der Benachteiligung zu treffen.[3]) Zum Schutze gegen die Gefahr eines fühlbaren Verlustes bei der Verrechnung der Verwaltungen untereinander infolge schwankender Kurse soll sich jede Eisenbahn durch Erhebung eines dieser Gefahr angemessenen Zuschlages in den Grenzen der Billigkeit sichern können; desgleichen können unter den Verwaltungen auch dahingehende Abmachungen stattfinden, daß feste Wechselkurse, die der Nachprüfung in bestimmten Zeitabständen unterliegen, eingeführt werden. (Art. 28,

[1]) ..., die aus Zweckmäßigkeitsgründen von den Vorschriften z. B. der deutschen Z. P. O. teilweise abweichen. Vgl. Anmerkung 12 zu Art. 51 und Art. 52 des alten Uebereinkommens in „Fleischmann", Völkerrechtsquellen, 1905, S. 262.

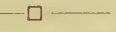
[2]) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924 (siehe 1. Abschnitt Seite 27) gibt die entsprechenden Vorschriften über Abrechnung und Rückgriff im Titel III, Kapitel III (Art. 47—52) wieder.

[3]) Vgl. Porto Rose-Abkommen Art. 10 d:
„Zur Sicherung gegen Kursschwankungen werden zweckdienliche Maßnahmen getroffen."

bs. 2 des Statuts).[1]) Eine unsichere Börsenlage erfordert schließlich uch einen Schutz gegen mißbräuchliche Spekulationen der Börsenermittler; da der hieraus entstehende Schaden sich leicht auch zum achteil der am internationalen Verkehr interessierten Gesamtheit uswirken kann, kommt die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen n dieser Richtung im Statut (Art. 28, Abs. 3) besonders zum Ausruck.

Die Schwierigkeiten, die sich bei der Verrechnung unter den zu inem zusammenhängenden Netze zusammengeschlossenen Eisenerwaltungen ergeben und die um so größer werden müssen, je rößer die Anzahl der daran beteiligten Staaten und ihrer Währunen ist, finden ihre beste Lösung durch eine internationale Verrechungsstelle für je eine solche Gruppe; so führt auch diese Seite des nternationalen Eisenbahnverkehrs mit Notwendigkeit zu immer enerer Verbindung und zur Bildung internationaler Verwaltungsörperschaften. Hierauf ist im vierten Abschnitt dieser Arbeit noch inzugehen.

Damit schließt dieser verkehrsrechtliche Teil. Wie sehr auch er Krieg 1914 18 die gerade auf diesem Gebiete zum Vorteil der esamtheit so notwendige Zusammenarbeit gestört hat, mehr noch, ie sehr er in tatsächlicher Beziehung die bestehenden Verbindungen errissen und den vorwärtsschreitenden Entwicklungsgang abgerochen hat, so hat doch gerade hier die Aufbauarbeit mit dem Ziele etiger Weiterbildung trotz der mit den unversöhnlichen Friedensertrügen aufgerichteten trennenden Wänden äußerer und geistiger rt am tatkräftigsten eingesetzt, ein Beweis für die hohe Bedeutung, ie dem internationalen Verkehre überhaupt im Leben der Staaten ukommt.



[1]) Vgl. hierzu Art. 56 I. Ü. G. § 1: „Als Franken im Sinne dieses ebereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Werte on $^{1}/_{5,18}$ Golddollar der Vereinigten Staaten von Amerika." — und rt. 9 des Porto Rose-Abkommens.

3. Abschnitt.

Das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht in seiner Entwicklung seit dem Jahre 1890.

I. Allgemeine Ausführungen.

Die Notwendigkeiten der Weltwirtschaft erweisen sich als die treibende Kraft, die den Zusammenschluß der staatlichen Eisenbahnen zu international ausgedehnten Eisenbahnnetzen bewirkten. Damit und mit der immer zunehmenden Vereinheitlichung im Bau und Betrieb allein ist jedoch den Bedürfnissen jener internationalen offenen Vielheit[1]), der die Eisenbahnen, sei es als Personen- oder als Güterbeförderungsmittel dienen, noch nicht genügt. Da sich der Leistungsbereich einer Eisenbahn gewöhnlich nur auf das Gebiet eines Staates erstreckt, müssen die Beförderungsbedingungen einheitlich festliegen, um dem öffentlichen internationalen Verkehrsinteresse Genüge leisten zu können. Wie nun die Regierungen als Wahrer des öffentlichen Interesses ihres Landes und als Vertreter der Interessen der Benutzer der Eisenbahnen im Inlande diesen Interessen durch Gesetz und Verordnung mit dem oft widerstreitenden eigenen Interesse der Eisenbahnen in Einklang gebracht haben, ergibt sich auch für den internationalen Verkehr für die Staaten die Notwendigkeit, die Verhältnisse zwischen den Eisenbahnen und ihren Benutzern einheitlich zu regeln, um dem internationalen öffentlichen Interesse am Eisenbahnverkehr zu seinem Rechte gegenüber den anderen Interessengruppen zu verhelfen.

Das Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890 brachte zum ersten Male für eine größere Anzahl von Staaten die internationalrechtliche Regelung dieses Gegenstandes in Bezug auf den Frachtverkehr. Der Weltkrieg hat es nicht aufzuheben vermocht, wenn auch tatsächlich die Durchführung während des Krieges und auch noch nach dem Kriege vielfach unterbrochen war. Aus Art. 366 Abs. 2 des Versailler Vertrages geht zwar der Plan einer späteren

[1]) Kaufmann, a. a. O., Seite 145.

Aufhebung und Ersetzung durch ein vom Völkerbund zu beschließendes Uebereinkommen innerhalb von 5 Jahren nach Friedensschluß hervor, jedoch kam dieser Plan nicht zur Ausführung. Die zweite allgemeine Verkehrskonferenz zu Genf begnügte sich vielmehr damit, die Grundsätze über die zwischen den Eisenbahnen und ihren Benutzern im internationalen Verkehr obwaltenden Beziehungen und über die Tarife festzulegen. (Abkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen, Statut, Teil 3 und Teil 4.)

Unabhängig hiervon kam es zur Neugestaltung des Berner Uebereinkommens im Jahre 1924, das nunmehr für eine wesentlich größere Anzahl von europäischen Staaten gültig ist, gleichzeitig wurde der Mangel einer allgemeinen Vereinbarung über den Personen- und Gepäckverkehr durch das Abkommen hierüber behoben.[1])

Die weitere Behandlung dieses Teiles des internationalen Eisenbahnrechtes geschieht in der Weise, daß zunächst vom internationalen Eisenbahnfrachtrecht zu sprechen sein wird; hier ist namentlich auch auf das neue Berner Uebereinkommen einzugehen.

Sodann hat die Erörterung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs zu erfolgen, wobei insbesondere das neue Berner Abkommen hierüber berücksichtigt werden muß.

Der vierte und letzte Teil dieses Abschnittes gilt schließlich der gesonderten Behandlung der Eisenbahntarife im Hinblick auf den internationalen Verkehr.

□

[1]) Vgl. 1. Abschnitt Seite 27.

II. Das internationale Eisenbahnfrachtrecht.

Aus der Tatsache, daß der Betrieb der Eisenbahnen ein ausschließliches Recht bevorrechtigter Gruppen (der Eisenbahnunternehmungen) ist, daß andrerseits aber die Besorgung der Beförderung von Personen oder Güter bestimmungsgemäß öffentlich sein muß, ergab sich innerstaatlich die Aufgabe, die Beförderungspflicht der Eisenbahnen gegenüber ihren Benutzern nach Inhalt und Umfang rechtlich festzulegen; ferner mußten die im Hinblick auf die von der Eisenbahn angenommenen oder anzunehmenden Beförderungen entstehenden Rechtsverhältnisse zwischen Eisenbahn und Benutzer geregelt werden, und zwar sowohl ganz allgemein für den regelmäßigen Verlauf als auch für den Eintritt besonderer Umstände, die nach Art des Eisenbahnbetriebes wie nach der Mannigfaltigkeit der zu befördernden Gegenstände beim Frachtverkehr sehr zahlreich sind.[1])

Hatte nun innerstaatlich das öffentliche Verkehrsinteresse an den Eisenbahnen eine solche Regelung notwendig gemacht, so trat mit der internationalen Erstreckung der Eisenbahnen und mit Beginn der Beförderung über das Gebiet verschiedener Staaten hinweg das Erfordernis ein, auch das neu entstandene internationale Verkehrsinteresse in gleicher Weise selbständig zu schützen, um so mehr, als die Durchführung ein- und derselben Beförderung nach den verschiedenen Regeln der einzelnen Staaten und Eisenbahnen, die für diese internationale Beförderung in Anspruch genommen werden mußten, fast immer zu großen Unzuträglichkeiten führten. Hierin lag aber auch die große Schwierigkeit, einheitliches internationales Recht zu schaffen, „denn jeder einzelne Staat beanspruchte, daß die von ihm ausgegangene öffentliche Regelung der Transportbeziehungen für alle Transportbeziehungen maßgebend sein sollte, soweit dieselben seinem Raumbereich angehörten.“ [2])

---

[1]) Auch gehört hierzu noch die Festlegung der Beförderungspreise, die im Teil IV dieses Abschnittes (Tarife) erörtert wird.

[2]) Kaufmann, a. a. O., Seite 38.

Trotzdem gelang die Ueberwindung dieser Schwierigkeit hinsichtlich des Frachtrechtes für eine zunächst beschränkte Anzahl Staaten des europäischen Festlandes im Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890; der technischen Einheit ist damit die rechtliche Einheit für den internationalen Frachtverkehr zur Seite getreten, und mit Recht ist dies als bedeutsamer Schritt auf dem Wege zur internationalen Vereinheitlichung des Privatrechtes gefeiert worden. Nur in dem Sinne aber ist dieser Schritt so aufzufassen, als neben die innerstaatlichen Vorschriften, die jeweils bestehen geblieben sind, ein neues Recht getreten ist, das nur für die internationale Güterbeförderung zu gelten hat, ferner räumlich begrenzt nur in Bezug auf diejenigen Eisenbahnlinien, die auf der Liste zum Uebereinkommen ausdrücklich bezeichnet sind.[1])

Inhaltlich stimmte es mit den innerstaatlichen Rechtsregeln insofern überein, als es einmal die Beförderungspflicht der Eisenbahnen festlegte, zum andern die im Hinblick auf die Beförderung entstehenden Rechtsverhältnisse regelte, und zwar in der Weise, daß die größte zu erreichende Uebereinstimmung mit den einzelnen innerstaatlichen Vorschriften der verschiedenen beteiligten Staaten erreicht wurde.

Dieses neugeschaffene internationale Frachtrecht fand seinen kennzeichnenden Ausdruck in dem einheitlichen und einzigen Frachtvertrag, der nunmehr für eine Beförderung mit internationaler Erstreckung über das Gebiet mehrerer der am Uebereinkommen beteiligten Staaten abgeschlossen werden konnte, und in den jede der beteiligten Eisenbahnen von selbst und unter den gleichen Beförderungsbedingungen einzutreten hatte (Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen). Das äußere Kennzeichen ist der einzige einheitliche Frachtbrief.

Bis zum Kriege 1914/18 entfaltete das Uebereinkommen, mehrmals abgeändert und ergänzt und durch den Beitritt anderer Staaten im räumlichen Geltungsbereich erweitert[2]), segensreiche Wirksamkeit für den internationalen Verkehr. Wie bereits erwähnt[3]), ist es durch den Weltkrieg, wenn auch tatsächlich größtenteils außer Anwendung gebracht, so doch rechtlich nicht aufgehoben worden. Art. 366

[1]) Vgl. hierzu Abkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen, Statut, Art. 1 Abs. 4.

[2]) Vgl. 1. Abschnitt Seite 20, 21.

[3]) Vgl. Seite 61.

bs. 1 des Versailler Vertrages und die entsprechenden Artikel der ıderen Friedensverträge erhalten das Uebereinkommen ausdrückh aufrecht, sodaß die in den Jahren 1918 und 1919 mehrfach erlgten Kündigungen, sofern sie nicht schon selbständig zurückenommen waren, hierdurch unwirksam geworden sind.[1])

Der weitere selbständige Bestand des Uebereinkommens und er dadurch begründeten Eisenbahngemeinschaft war jedoch einmal ıdurch gefährdet, daß nach Art. 366 Abs. 2 des Versailler ertrages eine neue Vereinbarung, die das Berner Uebereinmmen ersetzen sollte, ernstlich geplant wurde[2]), zum andern durch rt. 24 der Völkerbundsatzung, wonach „alle früher durch Gesamterträge errichteten internationalen Stellen ... vorbehaltlich der Zuimmung der vertragschließenden Teile dem Völkerbunde unterordnet" werden sollen. Aber weder das eine noch das andere ückte jenen Mächten, denen die Einordnung dieses Gegenstandes ıter den Machtbereich des Völkerbundes (der damals noch ein und nicht nur ohne, sondern gegen das Deutsche Reich war) besonrs wünschenswert erschien. Die beiden großen Verkehrskonfenzen von Barcelona 1921 und Genf 1923 ließen das Berner Werk ıangetastet, betrachteten seinen Fortbestand als selbstverständlich, ıd selbst der in Barcelona unternommene Versuch, einer Verflichtung des Berner Zentralamtes zur regelmäßigen Berichtstattung an den Verkehrs- und Durchfuhrausschuß des Völkerndes mußte am Widerstand der am Berner Uebereinkommen beiligten Staaten scheitern.[3])

Es konnte auch nicht anders sein; denn wie sehr auch mit der ründung des Völkerbundes das Bestreben einsetzte, alle bestehenen internationalen Vereinbarungen der neuen einheitlichen Völkerndgemeinschaft unterzuordnen, so mußte hinsichtlich des europächen Eisenbahnverkehrs die Nichtmitgliedschaft des Deutschen

---

[1]) Im Jahre 1920 ist Norwegen, im Jahre 1922 Polen und die schechoslowakei dem Uebereinkommen beigetreten. Vgl. Art. 7 Abs. 1 s Porto Rose-Abkommens.

[2]) Vermutlich mit der Absicht, auch hierin Deutschland zu Gunsten r Sieger zu benachteiligen, denn man erzwang sich die deutsche Zuımmung hierzu im voraus und selbst für den Fall, daß Deutschland ch weigert, an der Vorbereitung dieses geplanten Abkommens mitwirken oder ihm beizutreten. Art. 366 Abs. 2. Vers.-Vertr.

[3]) Die Berichterstattung an den Verkehrsausschuß wurde nur emohlen. Vgl. von der Leyen, Artikel: Deutsches und internationales senbahnrecht im Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, rausgegeben von Dr. Karl Strupp, Band I, Seite 271.

Reiches als des wichtigsten Gliedes der europäischen Eisenbahnverkehrsgemeinschaft hemmend in Erscheinung treten. Andererseits waren auch die großen Verkehrskonferenzen zu Barcelona und Genf wegen ihrer wahrhaft internationalen Zusammensetzung nicht in der Lage, über die allgemeinsten für die Eisenbahnen der Welt schlechthin maßgeblichen Grundsätze hinauszugehen. Eine neue Vereinbarung zu treffen, die an Stelle des Berner Uebereinkommens hätte treten können, waren sie ihrer Eigenart nach weder berufen noch fähig.

Seine Bestätigung findet dies in den Artikeln 14—16 des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen, die im besonderen auf das internationale Frachtrecht Bezug haben. Art. 14 begnügt sich damit, den beteiligten Staaten die Einführung des einzigen einheitlichen Vertrages für die Beförderung mit internationaler Erstreckung — „soweit es die Umstände billigerweise erlauben" — mit dem Bestreben nach größtmöglicher Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen nahezulegen; d. h. die international-rechtliche Regelung des Frachtrechtes, wie sie im Berner Uebereinkommen für das europäische Festland geschehen ist, erweist sich als eine besondere fortgeschrittene Rechtsschöpfung, die nicht ohne weiteres durch dahingehende Vereinbarung auf alle Eisenbahnen schlechthin übertragen werden kann.

Für einen großen Teil der außereuropäischen Staaten ist also immer noch die Durchführung des internationalen Frachtverkehrs auf Grund aufeinanderfolgender Verträge das Gegebene. Dem trägt Art. 15 des Statutes Rechnung, indem es für diese Beförderungsweise ganz allgemein den Grundsatz aufstellt, billige Erleichterungen zu gewähren.

Nach dem Vorbilde des Berner Uebereinkommens stellt schließlich Art. 17 des Statutes diejenigen Gesichtspunkte zusammen, nach denen die Regelung des internationalen Frachtverkehrs durch Sonderabkommen erfolgen solle.

Blieb also das Berner Uebereinkommen auch nach dem Kriege trotz der Gegenströmungen in Wirksamkeit, so sahen sich doch manche der beteiligten Staaten infolge der durch die Kriegsschäden herbeigeführten schwierigen Lage, insbesondere durch die starken Schwankungen der Wechselkurse zur zeitweiligen Außerkraftsetzung einzelner Bestimmungen durch Vereinbarungen zwischen zwei oder mehreren Staaten genötigt, namentlich hinsichtlich der Frachtzahlun-

en, der Nachnahmen und Barvorschüsse, der Angabe des Interesses an der Lieferung, der nachträglichen Verfügungen und der Lieferfristen.[1])

Dieselben Umstände führten zur Neugestaltung des Uebereinkommens überhaupt, über deren Geschichte schon kurz berichtet worden ist.[2]) Das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete neue Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (I.Ü.G.), das in einer einzigen Urschrift im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt ist, umfaßt sämtliche Staaten Europas mit Ausnahme Englands, Rußlands und der Türkei. Dem diplomatischen Gebrauche entsprechend ist es in französischer Sprache abgefaßt, jedoch ist als amtliche Uebersetzung ein deutscher und italienischer Wortlaut hinzugefügt. „Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Text" (Art. 63 I.Ü.G.), eine Bestimmung, die sich zur Vermeidung von abweichenden Auslegungen auf Grund des anderen Wortlautes als notwendig herausgestellt hat. Es ist ratifikationsbedürftig; der Zeitpunkt des Inkrafttretens wird durch besondere Vereinbarung festgesetzt (Schlußprotokoll Ziffer I).

Die Dauer des Uebereinkommens ist an sich unbeschränkt, der Rücktritt eines Staates ist erst mit Ablauf des fünften Jahres nach dem Inkrafttreten für diesen Staat möglich, und zwar muß mindestens ein Jahr vorher die Kündigung bei der schweizerischen Regierung erfolgt sein. Von diesem Zeitpunkt ab kann der Rücktritt stets von drei zu drei Jahren mit Kündigung wenigstens ein Jahr vorher erfolgen (Art. 62 § 1 I.Ü.G.). Hiermit hat die schweizerische Regierung das Amt einer internationalen Verwaltungsbehörde übernommen, insbesondere erwächst ihr die Pflicht, die erfolgte Kündigung den anderen beteiligten Staaten mitzuteilen[3]), während bisher der kündigende Staat von sich aus die Kündigung an jeden einzelnen der vertragschließenden Staaten zu richten hatte.[4])

[1]) Vgl. auch Porto Rose-Abkommen (Art. 7 Abs. 2—4).

[2]) Siehe 1. Abschnitt Seite 27.

[3]) Schon nach der Zusatzerklärung vom 20. Sept. 1893 hatte die schweizerische Regierung das Amt einer internationalen Verwaltungsbehörde im Hinblick auf den Beitritt neuer Staaten zum Uebereinkommen erhalten. Vgl. Art. 59 I.Ü.G.

[4]) Art. 60 des alten Uebereinkommens.

Auch die Bestimmungen über die Zulassung neuer Staaten, die dem Uebereinkommen beitreten wollen, weichen von den bisherigen Regeln (Zusatzerklärung vom 20. September 1893) wesentlich ab. Während hiernach der Beitritt nur bei Uebereinstimmung aller beteiligten Staaten statthaft war, also der Widerspruch auch nur eines Staates die Neuaufnahme in den durch das Uebereinkommen gebildeten Verband verhindern konnte, muß nach der neuen Regelung (Art. 59 § 2 I.Ü.G.) der Widerspruch mindestens von zwei Staaten ausgehen, um den Beitritt unmöglich zu machen. Das ist wirtschaftlich gerechtfertigt, weil durch den Beitritt eines neuen Mitgliedes der wirtschaftliche Wert des Uebereinkommens zum Vorteil des Gesamtinteresses am internationalen Eisenbahnverkehr steigt; politisch begründet, weil in der Nachkriegszeit der Einfluß einseitiger politischer Leidenschaften noch stark spürbar ist und sich hier leicht zum Nachteil der Gesamtheit einseitig äußern könnte.[1])

Die Revision des Uebereinkommens hat spätestens alle fünf Jahre zu erfolgen, wie dies auch im alten Uebereinkommen vorgesehen war; geändert hat sich jedoch die Vorbedingung für den Zusammentritt einer Konferenz vor diesem Zeitpunkte. Genügte bisher ein Viertel der beteiligten Staaten, um auf Begehr einen früheren Zusammentritt herbeizuführen, so ist jetzt das Begehren von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten dazu erforderlich; der gemeinsame Beschluß der kleinen und kleinsten Staaten, die jetzt vertragschließende Teile sind, sollte nicht ohne weiteres die aufgestellte Regel durchbrechen können (Art. 60 § 1 I.Ü.G.).

Schon nach der Form, die der Gegenstand im neuen Uebereinkommen erhalten hat, zeichnet sich dieses gegenüber dem früheren aus. Zerfiel das letztgenannte in 60 Artikel ohne Ueberschriften und ohne Gliederung des Stoffes, so stellt demgegenüber das neue Uebereinkommen den Gegenstand in vier Titeln dar:

I. Gegenstand und Geltungsbereich des Uebereinkommens. (Art. 1—5).

II. Frachtvertrag; untergeteilt in
Kapitel I. Form und Bedingungen des Frachtvertrages (Art. 6—13.)

[1]) Für den Rücktritt beigetretener Staaten gelten die gleichen Zeitpunkte und die gleichen Kündigungsvorschriften wie für die ursprünglich beteiligten Staaten. Art. 62 § 2 I.Ü.G.

Kapitel II. Ausführung des Frachtvertrages (Art. 14—20.)

Kapitel III. Abänderung des Frachtvertrages (Art. 21—24.)

Kapitel IV. Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn (Art. 25.)

III. Haftung der Eisenbahn. Klagen; untergeteilt in

Kapitel I. Haftung. (Art. 26—39.)

Kapitel II. Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Frachtvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag. (Art. 40—46.)

Kapitel III. Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander (Art. 47—52).

IV. Verschiedene Vorschriften (Art. 53—63).

eder Artikel ist mit Ueberschrift versehen und, soweit erforderlich, ı Paragraphen untergeteilt. Die übersichtliche Gliederung war nur o zu erreichen, daß die bisherige Reihenfolge der Artikel vielfach bgeändert wurde, auch erwies es sich mehrmals als nötig, Artikel es alten Uebereinkommens auseinanderzureißen.

Der Umfang hat erheblich zugenommen, weil sowohl der Inhalt es dem alten Uebereinkommen beigefügten Protokolls und der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 als auch die ergänzenden Ausführungsbestimmungen in den Wortlaut selbst mit aufgenommen vorden sind.[1])

Die mannigfachen Veränderungen, die weiterhin angebracht vorden sind, berühren nicht das Wesen der bisherigen bewährten Vereinbarung. Sie zielen einerseits darauf ab, Unklarheiten und Widersprüche zu beseitigen, ganz besonders im Hinblick auf die Ausdrucksweise, die einheitlicher geworden ist, auch im Hinblick uf die Uebereinstimmung zwischen dem deutschen und französischen Text, andererseits bedeuten sie einen erhöhten Schutz des nternationalen öffentlichen Interesses am internationalen Eisenbahnerkehr, was durch Einräumung mancher neuen Rechtsvorteile an ie Benutzer der Eisenbahnen zum Ausdruck kommt.

[1]) Es wurden auch manche der „einheitlichen Zusatzbestimmungen", eren Gültigkeit von der Aufnahme in die Tarife der einzelnen Eisenahnen abhängt, für das neue Uebereinkommen verwertet.

Es kann hier nicht auf die Fülle beachtlicher Veränderungen eingegangen werden, die in dieser Hinsicht an den Regeln vorgenommen wurden, die zwischen der Eisenbahn und ihren Benutzern im internationalen Frachtverkehr einzuhalten sind. Jedoch erscheint es notwendig, mit einigen Beispielen den bedeutsamen Fortschritt, den das neue Uebereinkommen darstellt, zu belegen.[1])

In der Erkenntnis, daß der internationale Verkehr eine Einheit bildet, die grundsätzlich von der Art des Verkehrsmittels unabhängig ist, ferner, daß die Durchführung des internationalen Verkehrs überhaupt nur durch die Zusammenarbeit möglich ist, eröffnet Art. 2 I.Ü.G. die Möglichkeit, außer Eisenbahnstrecken auch anschließende Kraftwagen- oder Schiffahrtslinien in die Liste der Linien aufzunehmen, auf die das Uebereinkommen Anwendung findet.[2]) Voraussetzung ist aber einmal der regelmäßige Betrieb solcher Linien, zum andern die Uebernahme der Verantwortung durch einen Vertragsstaat oder durch eine in den Anwendungsbereich des Uebereinkommens fallende Eisenbahnunternehmung. Dies können also nur zuverlässige und regelmäßige Betriebe von einer den Eisenbahnen entsprechenden wirtschaftlichen Bedeutung sein, um so mehr, als eine Aenderung der Haftungsbestimmungen ausdrücklich für unzulässig erklärt wird, obwohl sonstige Abweichungen, die sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergeben, zugelassen sind. (Art. 2 § 2 I.Ü.G.)[3])

---

[1]) Die verkehrsrechtlichen Vorschriften des Uebereinkommens sind bereits im 2. Abschnitt Gegenstand der Betrachtung gewesen. Die Tarifbestimmungen werden im vierten Teil dieses Abschnittes behandelt. Die mit dem Uebereinkommen in Verbindung stehenden internationalen Aemter finden im 4. Abschnitt ihre Besprechung.

[2]) Vgl. 2. Abschnitt Seite 48, Anmerkung [4]).

[3]) Für eine zusammengesetzte Beförderung auf Grund dieser Bestimmungen wird demnach auch die Haftungsgemeinschaft der an der Beförderung beteiligten Unternehmungen in vollem Umfange bestehen. Dies ist eine große Neuerung; das bekannte nordamerikanische „export bill of lading", das zur Beförderung von Gütern über Eisenbahn- und Seestrecken dient, begründet keine einheitliche Haftung; es besteht aus 3 Teilen (Landstrecke bis zum Hafen, Seestrecke, Landstrecke von Ankunftshafen ins Innere des Bestimmungslandes); jeder Teil stellt einen gesonderten Vertrag dar. Vgl. auch Société des Nations C.G.C.T. 1. C 376 M 169. 1923, VIII. Seite 84—85.

Einen erhöhten Schutz des öffentlichen Interesses am internationalen Eisenbahnverkehr bedeutet die Vorschrift des Art. 5 § 5 I.Ü.G. hinsichtlich der Beförderungspflicht der Eisenbahnen. Die gänzliche oder teilweise Betriebseinstellung, die Ausschließung oder nur bedingungsweise Zulassung gewisser Sendungen und die vorzugsweise Beförderung gewisser Sendungen im öffentlichen Interesse oder aus zwingenden Gründen des Betriebes ist nur auf Anordnung der zuständigen Behörde unter Veröffentlichung dieser Maßnahmen statthaft; dadurch ist willkürlichen Handlungen der Eisenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht ein Riegel vorgeschoben.

Nach den Ausführungsbestimmungen § 1 Ziffer (2) zu Art. 3 des alten Uebereinkommens gehörten Güter von großem Wert, schlechthin als Kostbarkeiten (objekts précieux) bezeichnet, zu den bedingungsweise zur internationalen Beförderung zugelassenen Gegenständen; das heißt, die Bedingungen für ihre Beförderung unterlagen der besonderen Vereinbarung zwischen den Staaten, sei es, daß solche selbständig abgeschlossen wurden, oder daß die Eisenbahnverwaltungen dahingehende Tarifbestimmungen vereinbarten, die von allen zuständigen Aufsichtsbehörden zu genehmigen waren. Diese Vereinbarungen, sofern sie zustande kamen, liefen auf eine Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen hinaus; sie alle litten unter dem Nachteil des Mangels einer genauen Umschreibung des Begriffes „Kostbarkeiten", und in der Rechtsprechung der verschiedenen Länder wurde der Begriff verschieden ausgelegt. Diese auf die internationale Beförderung wertvoller Güter äußerst nachteilig wirkende Unsicherheit behebt das neue Uebereinkommen dadurch, daß es von einer unterschiedlichen Behandlung der Güter nach ihrem Werte hinsichtlich ihrer Haftung überhaupt Abstand nimmt, dafür jedoch ganz allgemein die Gewährleistung auf 50 Franken[1]) für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes begrenzt (Art. 29 I.Ü.G.); nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn tritt die Ersatzpflicht bis zum Doppelten des Betrages ein (Art. 36 I.Ü.G.). Die Angabe des Interesses an der Lieferung, die der Verfrachter berechtigt ist, im Frachtbrief anzubringen, schützt ihn bei Gütern, deren Wert die Höchstschadensersatzpflicht der Eisenbahnen übersteigt, gegen Verluste im Falle gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung. (Art. 35 § 4 I.Ü.G.).

[1]) Siehe 2. Abschnitt Seite 59, Anmerkung [1]).

Die allgemeine Beschränkung der Schadensersatzpflicht der Eisenbahnen auch bei Vorsatz erscheint zunächst als unbillig. Da es jedoch dem Verfrachter überlassen ist, besondere wertvolle Güter durch Angabe des Interesses an der Lieferung der Eisenbahn gegenüber als wertvoll kenntlich zu machen, ohne daß er hierzu verpflichtet ist, wäre es im Gegenteil unbillig, der Eisenbahn die volle Ersatzpflicht für nicht in dieser Weise gekennzeichnete Güter von besonderem Wert aufzuerlegen.

Zu den umstrittensten Begriffen des Privatrechts gehört derjenige der „höheren Gewalt". Nach Art. 5 des alten Uebereinkommens war die Eisenbahn von ihrer Beförderungspflicht befreit, sofern „Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern". Art. 5 § 1 I.Ü.G. spricht nunmehr die Befreiung von der Beförderungspflicht aus, sofern „die Beförderung .... durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte". Dagegen ist der Begriff „höhere Gewalt" hinsichtlich der Befreiung der Eisenbahn von der Gewährleistung für ganzen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung aus dem Art. 30 des alten Uebereinkommens in Art. 27 § 2 übernommen worden.

Bedeutsam ist weiter eine Neuerung in Bezug auf die Haftung des Absenders für Mängel der Verpackung. Das alte Uebereinkommen kannte grundsätzlich nur die Haftpflicht des Absenders für anerkannte und durch Erklärung gegenüber der Eisenbahn bescheinigte Mängel, ferner für äußerlich nicht erkennbare Mängel. Für nicht anerkannte äußerlich erkennbare Mängel bestand die Haftung des Absenders nur im Falle der Arglist. Demgegenüber bestimmt Art. 12 § 4 I.Ü.G., daß der Absender grundsätzlich für alle Mängel der Verpackung, ob äußerlich erkennbar oder nicht, ob anerkannt oder nicht, einzustehen hat, für nicht anerkannte, äußerlich erkennbare Mängel obliegt der Nachweis jedoch der Eisenbahn.

Eine vielumstrittene Vorschrift des alten Uebereinkommens im Hinblick auf die Ablieferung der Güter hat schließlich eine für die Benutzer der Eisenbahnen günstigere Abänderung erfahren. Erst nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort war bisher der Empfänger berechtigt, „im eigenen Namen gegen die Eisenbahn die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte .... geltend zu

machen".[1]) Kam das Gut am Bestimmungsort nicht an, so hatte der Empfänger keine Möglichkeit, Rechte geltend zu machen, selbst wenn das Gut, wie es vielfach dem Handelsbrauche entspricht, auf seine Kosten und seine Gefahr unterwegs ist. Nach dem neuen Rechte (Art. 16 § 3 in Verbindung mit Art. 30 § 1 I.Ü.G.) kann der Empfänger, sofern das Gut dreißig Tage nach Ablauf der Lieferfrist nicht angekommen ist, seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach vorangegangener Erfüllung der Verpflichtungen daraus im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

Damit in Verbindung steht die neue Vorschrift im Art. 42 § 3 I.Ü.G., wonach für allgemeine Ansprüche aus dem Frachtvertrage[2]) nicht nur wie bisher die Versandbahn oder diejenige Eisenbahn, auf deren Strecken sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat, passiv-legitimiert sind, sondern auch — nach Wahl des Klägers — die Empfangsbahn, selbst dann, wenn sie das Gut nicht erhalten hat. Ist der Kläger der Empfänger, der bis zur Vermutung des Verlustes vergeblich auf die Ankunft des Gutes gewartet hat, so wird er sein neues Klagerecht gegen die Eisenbahn auf Grund des Art. 16 § 3 aus Zweckmäßigkeitsgründen, wegen des gleichstaatlichen Gerichtsstandes wohl meistens gegen die Empfangsbahn anwenden, wie dies nunmehr Art. 42 § 3 ausdrücklich gestattet. Für die Eisenbahnen ist diese neue Regel nachteilig. Sie werden in Fällen Beklagte sein, von denen sie oftmals garnichts wissen; sie sind dann zum Schutze gegen Schaden gezwungen, Rückgriff zu nehmen, trotzdem es sich um Güter handeln mag, die niemals in ihre Hände gelangt sind, kurz, durch diese für die Benutzer vorteilhafte neue Regelung entsteht den Eisenbahnen aller Voraussicht nach eine nicht unerheblich größere Arbeitsbelastung. Gerade dieses Beispiel zeigt deutlich das ständige siegreiche Vordringen des internationalen öffentlichen Interesses am Güterverkehr gegenüber den eigenen wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnen.

---

[1]) Art. 16 Abs. 2 des alten Uebereinkommens.

[2]) d. h. Ansprüche, die nicht auf Rückerstattung von Zahlungen, geleistet auf Grund des Frachtvertrages, oder die nicht wegen Nachnahmen erhoben werden. Die ersten können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, die zweiten nur gegen die Versandbahn. Art. 42 § 1 und 2 I.Ü.G.

Nochmals muß betont werden, daß die vorangehend als Beispiele angeführten Neuerungen im Uebereinkommen vom Jahre 1924 keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben können. Sie genügen jedoch im Rahmen dieser Arbeit, um den Entwicklungszug im internationalen Frachtrecht, wie es auf dem europäischen Festlande geübt wird, aufzuzeigen.

Die Gegenwartsnöte äußern sich auch auf dem Gebiete des internationalen Eisenbahnverkehrs immer noch so stark, daß das neue Uebereinkommen noch nicht sofort und überall seinem ganzen Inhalte nach wirksam werden kann. „Vorläufige Maßnahmen", die einzelne Bestimmungen des Uebereinkommens vorübergehend außer Wirksamkeit setzen[1]), werden auch wohl in der nächsten Zukunft hier und dort notwendig sein, bis jener ruhige und sichere Ablauf des Verkehrs wieder gesichert sein wird, der Voraussetzung für die genaue Einhaltung aller im neuen Berner Uebereinkommen niedergelegten Rechte und Pflichten ist.

Das Protokoll zum Uebereinkommen trägt mit seinen „Uebergangsbestimmungen" diesem Umstande Rechnung. Unter Hinweis auf den schwankenden Wert der in den verschiedenen Staaten im Umlauf befindlichen Geldsorten soll für die Dauer von vier Jahren, gerechnet vom Inkrafttreten des Uebereinkommens an, eine Abänderung der Bestimmungen über die Zahlung der Fracht (Art. 17 I.Ü.G.), die Nachnahmen und Barvorschüsse (Art. 19 I.Ü.G.), das Recht zur Abänderung des Frachtvertrages (Art. 21 I.Ü.G.) und über die Höhe der von der Eisenbahn zu zahlenden Entschädigung (Art. 29 und 36 I.Ü.G.) durch jeden der Staaten erlaubt sein.

Die zulässigen Abweichungen sind im Protokoll aufgeführt; sie sollen hinsichtlich der Frachtzahlungen Kursverluste infolge der Notwendigkeit der Ueberweisung von der Eisenbahn eines Staates an die eines anderen dadurch ausschalten, daß ein Frankaturzwang bis zum Grenzpunkt der Empfangsbahn eingeführt wird (Zahl 1 a und b); ferner, daß für den Durchgangsverkehr die Fracht auf Grund besonderer Vereinbarungen entweder bei der Versandbahn oder bei der Empfangsbahn gezahlt werden muß (Zahl 1 c), während das Uebereinkommen Art. 17 grundsätzlich nur ein Recht, nicht eine Pflicht zur Zahlung der ganzen oder teilweisen Frachten und Kosten

[1]) Vgl. Seite 66, 67.

ennt. Aus dem gleichen Grunde kann die Unzulässigkeit von Nachnahmebelastung oder Barvorschüssen angeordnet werden (Zahl). Die genaue Befolgung nachträglicher Verfügungen erfordert inen auf das peinlichste arbeitenden, wohlgeordneten Verwaltungsetrieb der Eisenbahnen. Da auch in dieser Hinsicht die Eisenbahnen och vieles zu verbessern haben, darf das Recht des Versenders, en Frachtvertrag abzuändern, dergestalt beschränkt werden, daß ine Abänderung hinsichtlich Frankierung und Nachnahme für unulässig erklärt wird. Schließlich dürfen auch mit Rücksicht auf die chweren wirtschaftlichen Schäden, denen manche Eisenbahnen in er Kriegs- und Nachkriegszeit ausgesetzt waren, die Höchstbeträge ür die von der Eisenbahn zu zahlende Entschädigung von 50 Fr. ür das Kilogramm des Rohgewichts auf 25 Franken (bei Vorsatz nd grober Fahrlässigkeit 100 Franken auf 50 Franken) herabgesetzt verden (Zahl 4).

Man erkennt aus dem Vorangegangenen den hohen Entwickungsstand, den das internationale Eisenbahnfrachtrecht auf dem uropäischen Festlande erreicht hat. Dies war nur möglich durch en guten Willen der Staaten, diesen für das Gemeinwohl so wichgen Gegenstand gemeinsam und so gut es irgend geht, zu regeln. Die mit dem Uebereinkommen vom Jahre 1924 neuentstandene euopäische Eisenbahngemeinschaft bietet alle Gewähr für die weitere tetige Vervollkommnung dieses Rechtsgebietes. Wenig besagen agegen die dürftigen im Abkommen und Statut über die interationale Rechtsordnung der Eisenbahnen niedergelegten frachtechtlichen Grundsätze. Das internationale Frachtrecht, das seine esondere Ausgestaltung in Europa erfahren hat, erweist sich einerseits als ein zu sehr mit allen anderen europäischen Rechtsanschaungen verwachsenes Recht, andererseits als eine sich aufs engste n die tatsächlichen technischen Verhältnisse der europäischen Eisenahnen anschmiegendes Rechtsgebilde, als daß es auch nur in Grundsätzen verallgemeinert werden könnte.

III. Das internationale Eisenbahnpersonenbeförderungsrecht.

Das Bedürfnis einer Regelung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs auf den Eisenbahnen durch zwischenstaatliche Vereinbarung bestand nicht im gleichen Maße wie für den internationalen Frachtverkehr. Dieser hatte sich als eine der notwendigen Voraussetzungen der neuen Wirtschaftsform erwiesen, und gegenüber dieser Tatsache trat der Personenverkehr, obgleich für eine international-rechtliche Ordnung — wenn auch weniger stark — die gleichen Gründe sprachen, in den Hintergrund. Dennoch liefen mannigfache Bestrebungen in Europa darauf hinaus, zugleich mit dem geplanten späteren Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ein gleiches auch für die Personen- und Gepäckbeförderung entstehen zu lassen.

Aber es hatte aus dem angegebenen Grunde in dieser Hinsicht vorläufig damit sein Bewenden, daß benachbarte Staaten oder Eisenbahnen verschiedener staatlichen Zugehörigkeit über die Regelung der Personenbeförderung Uebereinkünfte schlossen. Diese erwiesen sich auch fast immer als dem gegebenen Bedürfnis genügend, sodaß die Ausarbeitung allgemeiner Vereinbarungen hierüber auch in dem fortgeschrittenen Europa unterblieb.

Erst infolge der außerordentlichen Verkehrsschwierigkeiten, die sich nach dem Kriege und als Folge des Krieges 1914/18 einstellten, und die gerade den rasch auflebenden internationalen Personenverkehr nicht minder betrafen wie den Frachtverkehr, wandte sich die allgemeine Aufmerksamkeit im besonderen auch diesem Zweige des internationalen Eisenbahnverkehrs zu. Mit der für notwendig erachteten Neugestaltung des Berner Uebereinkommens sollte nunmehr für das europäische Festland auch die internationalrechtliche Ordnung der Personenbeförderung erfolgen.

Für die über diesen Gegenstand im allgemeinen Abkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen vom Jahre 1923 aufgenommenen Grundsätze, die zu-

or zu erwähnen sind, gilt das bereits im Hinblick auf die Frachtbeförderung Gesagte[1]): Art. 14 des Statutes empfiehlt wie für die Güterbeförderung so auch für den Personen- und Gepäckverkehr die Einführung des einzigen einheitlichen Beförderungsvertrages mit Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen; ebenso gilt hierfür auch der allgemeine Art. 15 des Statuts, der schlechthin billige Erleichterungen für die Benutzer der Eisenbahnen fordert. Art. 16 des Statuts stellt schließlich die hauptsächlichen für die Aufstellung eines einheitlichen Personenbeförderungsvertrages maßgebend sein sollenden Gesichtspunkte auf.[2])

Das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I.Ü.P.)[3]) weist in vieler Beziehung engsten Zusammenhang mit dem neuen Uebereinkommen über den Frachtverkehr auf. Es ist von den gleichen Staaten abgeschlossen worden, die auch das Frachtübereinkommen unterzeichnet haben. Ebenso wie dieses ist es ratifikationsbedürftig, und es tritt erst in Kraft, sobald hierüber eine Vereinbarung zwischen den Staaten zustande gekommen sein wird (Protokoll). Die Artikel über die Sprache des Uebereinkommens (Art. 63 I.Ü.P.), seine Dauer und Kündigung (Art. 62 I.Ü.P), über die Zulassung neuer Staaten (Art. 59 I.Ü.P.) und über die Revision (Art. 60 I.Ü.P.) stimmen der Zahl und dem Inhalte nach wörtlich mit den die gleichen Vorschriften enthaltenden Artikeln des Uebereinkommens über den Frachtverkehr überein.[4]) Seine enge Verbindung mit dem Frachtübereinkommen geht vor allem auch daraus hervor, daß hinsichtlich der Erleichterung und Sicherung der Ausführung das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung zuständig ist, d. h. dieselbe Behörde, die auch die Ausführung der internationalen Güterbeförderung auf

[1]) Vgl. Seite 65, 66 dieser Arbeit.

[2]) Das später abgeschlossene Berner Uebereinkommen über den internationalen Personen- und Gepäckverkehr ist nun nicht etwa in Ausführung der im Genfer Abkommen enthaltenen Grundsätze zustande gekommen. Vielmehr sind die Genfer Bestimmungen hierüber ein Auszug aus den bereits vorgelegenen Entwürfen zum Berner Uebereinkommen. Vgl. Société des Nations, C.G.C.T. 1. C 376 M 169. 1923, VIII. Seite 30.

[3]) Vgl. 1. Abschnitt Seite 27.

[4]) Vgl. Seite 67 ff dieser Arbeit. Ueberhaupt stimmt Titel IV I.Ü.P. „Verschiedene Vorschriften" (Art. 53—63) wörtlich mit Titel IV I.Ü.G. überein.

Grund des Frachtübereinkommens zu überwachen berufen ist (Art 57 und Anlage II I.Ü.P. entspricht Art. 57 und Anlage VI I.Ü.G.).[1])

Auch das Uebereinkommen über den Personenverkehr zeichnet sich durch eine übersichtliche Gliederung des Stoffes aus. In vier Titeln behandelt es nacheinander den Gegenstand und Geltungsbereich des Uebereinkommens, den Beförderungsvertrag, die Haftung der Eisenbahnen, die Klagen und verschiedene Vorschriften. Die Ueberschreibung jedes Artikels und die Unterteilung in Paragraphen erleichtert den Ueberblick und läßt den Aufbau des Ganzen deutlich hervortreten.

Die ihrem Inhalte nach privatrechtlichen Bestimmungen des Uebereinkommens, die hier zu erörtern sind[2]), gelten nur für die Beförderung von Personen und Gepäck auf Grund eines internationalen Fahrausweises, der ein besonderes Zeichen (die großen lateinischen Buchstaben C und I ineinander verschlungen) tragen muß, und nur auf den Strecken, die in der Liste der dem Uebereinkommen unterstehenden Strecken eingetragen sind (Art. 1 § 1, Art. 6 § 1, Art. 58 I.Ü.P.). Diese Strecken brauchen notwendig nicht ausschließlich Eisenbahnstrecken zu sein; anschließende Kraftwagen- oder Schiffahrtslinien sind unter den gleichen Voraussetzungen und Vorbehalten wie im Frachtübereinkommen ebenfalls zugelassen. (Art. 2 I.Ü.P. entspricht Art. 2 I.Ü.G.)[3]) Daneben gelten jeweils ergänzend die Gesetze und Reglemente für den inneren Verkehr eines jeden Staates (Art. 53 I.Ü.P. gleichlautend mit Art. 53 I.Ü.G.). In welchen Verbindungen internationale Fahrausweise und Gepäckscheine ausgestellt werden, bestimmen internationale Tarife (Art. 1 § 3 I.Ü.P.), jedoch ist auch von einer nicht in diesen Tarifen aufgenommenen Station aus die Beförderung auf Grund des Uebereinkommens entweder mit durchgehendem Fahrausweis oder Gepäckschein oder mit getrennten Fahrausweisen über den Anschlußbahnhof möglich (Anschlußabfertigung Art. 3 I.Ü.P.). Die Vorschriften über die Beförderungspflicht der Eisenbahnen und die zulässigen Ausnahmen sind den bewährten Vorschriften des Berner Uebereinkommens über den Frachtverkehr nachgebildet (Art. 4 I.Ü.P. vgl. Art. 5 I.Ü.G.). Sie stimmen ferner, wie auch alle anderen Vor-

[1]) Vgl. 4. Abschnitt Seite 113 ff.

[2]) Bezüglich der im Uebereinkommen enthaltenen Vorschriften über Abrechnung und Rückgriff der Eisenbahnen (Titel III, Kapitel III, Art. 47—52) vgl. 2. Abschnitt dieser Arbeit Seite 58, Anmerkung [2]).

[3]) Vgl. Seite 70 dieser Arbeit.

schriften privatrechtlichen Jnhalts, im wesentlichen mit den Bestimmungen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung überein. Ist die Beförderung eines Reisenden auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten, so entfällt die Beförderungspflicht der Eisenbahnen (Art. 4c I.Ü.P.). Die Beförderungspflicht entfällt bei betrunkenen Personen oder solchen, die den Anstand oder die Vorschriften der Gesetze oder der Reglemente verletzten; ein Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises oder der Gepäckfracht steht ihnen nicht zu (Art. 13 § 1a I.Ü.P.). Nur bedingungsweise besteht die Beförderungspflicht der Eisenbahnen hinsichtlich solcher Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden lästig fallen würden, nämlich dann, wenn ein besonderes Abteil für solche Personen zur Verfügung steht (Art. 13 § 1b I.Ü.P.). Die Beförderung von Personen, die mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, regelt sich nach besonderen internationalen Vereinbarungen hierüber oder, mangels solcher, nach den hierfür bestehenden Vorschriften der einzelnen Staaten (Art. 13 § 2 I.Ü.P.).

Der internationale Beförderungsvertrag kommt durch Lösung des internationalen Fahrausweises[1]) zustande. Zur Fahrt berechtigt ist grundsätzlich nur, wer bei Antritt der Fahrt mit dem Fahrausweis versehen ist; jedoch können die Tarife Ausnahmen zulassen (Art. 5 § 1 I.Ü.P.). Der Fahrausweis muß den Abgangs- und den Bestimmungsbahnhof, den Beförderungsweg, die Zuggattung und die Wagenklasse, den Fahrpreis, den ersten Geltungstag und die Geltungsdauer bezeichnen (Art. 6 § 2 I.Ü.P.); Sprache, Form und weiterer Inhalt der Ausweise unterliegen der besonderen Abrede zwischen Eisenbahnverwaltungen oder können in den Tarifen bestimmt werden (Art. 6 § 3 I.Ü.P.). Als Quittung über den entrichteten Fahrpreis und als Beweisurkunde über den geschlossenen Vertrag ist der Fahrausweis bis zur Beendigung der Fahrt aufzubewahren, nachprüfenden Beamten vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt abzugeben (Art. 5 § 2 I.Ü.P.). Er ist grundsätzlich nur vor Antritt der Reise übertragbar und nur dann, wenn er nicht auf den Namen lautet; die Tarife können Ausnahmen zulassen (Art. 6 § 5 Abs. 1 I.Ü.P.). Für verlorene Fahrausweise wird keine Rückerstattung gewährt (Art. 26 § 7 I.Ü.P.).

[1]) Siehe Seite 78 dieser Arbeit.

Die Geltungsdauer der Fahrausweise wird von Tarifen bestimmt, jedoch ist die Mindestdauer nach der Länge der Kilometerstrecke (bei einfacher Fahrt für je auch nur angefangene 150 km ... 1 Tag) festgelegt (Art. 8 § 1 und 2 I.Ü.P.).Ebenfalls den Bestimmungen der Eisenbahnen oder den Vorschriften der Tarife oder Fahrpläne unterworfen sind die Anweisung der Plätze, die Vorbestellung der Plätze, die Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenbahnhöfen und der Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder in einem Zug höherer Gattung (Art. 9—11 I.Ü.P.). Desgleichen bestimmen die Tarife den erhöhten Fahrpreis, den ein Reisender, der keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann, unbeschadet seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit, zu entrichten hat; bestehen solche Vorschriften nicht, so ist der doppelte Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke zu bezahlen (Art. 12 I.Ü.P.).

Die Art. 14 und 15 des Uebereinkommens regeln die Mitnahme von Handgepäck und Tieren in inhaltlicher Uebereinstimmung mit den §§ 27--29 der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung; den in den berührten Gebieten geltenden Reglementen, insbesondere auch den Tarifen sind jedoch Einschränkungen der aufgeführten Grundsätze in weitem Maße zugestanden.

Der Beförderungspreis wird nach den zu Recht bestehenden und in jedem Staate gehörig veröffentlichten Tarifen[1]) berechnet (Art. 23 § 1 I.Ü.P.). Preisermäßigungen für eine oder mehrere Personen in Abweichung von den Tarifen sind verboten und nichtig, es sei denn, solche Ermäßigungen sind gehörig veröffentlicht und kommen unter den gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute, oder sie werden für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen, für Wohlfahrts-, Erziehungs- und Unterrichtszwecke gewährt (Art. 24 I.Ü.P.). Die Bestimmungen über die Fahrpreisermäßigung für Kinder (Art. 7 I.Ü.P.) entsprechen den Vorschriften des § 12 Abs. 2 der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung; der ermäßigte Fahrpreis darf nicht mehr als die Hälfte des Preises der Fahrausweise für Erwachsene betragen. Der Reisende hat Anspruch auf gehörige und rechtzeitige Beförderung. Bei Versäumnis des Anschlusses infolge Zugverspätung oder bei Zugausfall erwächst der Eisenbahn die Pflicht, den Reisenden, der die Reise fortzusetzen wünscht und sein

[1]) Vgl. Seite 87 ff dieser Arbeit.

Gepäck ohne Preiserhöhung mit einem anderen Zuge, soweit dies möglich ist, beschleunigt an die Bestimmungsstation zu befördern. Der Fahrausweis ist in diesem Falle, soweit erforderlich, in seiner Geltungsdauer zu verlängern, für einen neuen Weg, eine höhere Wagenklasse oder eine höhere Zuggattung für gültig zu erklären. Durch Tarife oder Fahrpläne können jedoch gewisse Züge von dieser Benutzung ausgenommen werden (Art. 16 I.Ü.P.). Verzichtet dagegen der Reisende auf die Fortsetzung der Fahrt, so hat er nur Anspruch auf Rückerstattung des Unterschiedes zwischen dem gezahlten Gesamtfahrpreis und dem nach dem Normaltarif für die bereits zurückgelegte Strecke berechneten Fahrpreis (Art. 26 § 2 und 5 I.Ü.P.).

Art. 26 des Uebereinkommens bestimmt den Inhalt und den Umfang der Rückerstattungsansprüche für den Fall, daß ein Fahrausweis nicht benutzt wurde, und legt die Abzüge fest, die die Eisenbahn vorzunehmen berechtigt ist. Abweichende Bestimmungen sind aber zulässig, vorausgesetzt, daß sie keine Erschwerungen für die Reisenden enthalten. Die Ansprüche müssen binnen 6 Monaten nach Ablauf der Gültigkeitsdauer gegen diejenige Eisenbahn, die den Betrag erhoben hat, geltend gemacht werden (Art. 26 § 10, 40 § 1, 42 § 1 I.Ü.P.).

Die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt nichts über die vertragsmäßige Haftung der Eisenbahn für die Tötung oder Verletzung eines Reisenden infolge eines Zugunfalles; vielmehr ist die Festlegung der Schadenersatzpflicht ohne Unterscheidung einer vertraglichen und einer außervertraglichen durch das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 erfolgt. Aehnlichkeiten zwischen der deutschen Gesetzgebung und derjenigen der anderen europäischen Staaten über diesen Gegenstand haben — sehr zum Nachteil der Reisenden — die Festlegung einer vertraglichen Gewährleistungspflicht der Eisenbahnen und das Zustandekommen einer Haftungsgemeinschaft der durch das Uebereinkommen zusammengeschlossenen Eisenbahnen verhindert. Für Tötung oder Verletzung eines Reisenden infolge eines Zugunfalles, ebenso für den Schaden infolge Zugverspätung, Zugausfall oder Anschlußversäumnis haftet die Eisenbahn nach Art. 28 § 1 I.Ü.P. nach den Gesetzen und Reglementen des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Für Handgepäck und mitgenommene Tiere wird überdies die Haftung nur auf den Fall des Verschuldens der Eisenbahn

beschränkt; eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen ist für alle diese Fälle ausdrücklich als ausgeschlossen erklärt (Art. 28 § 2 und 3 I.Ü.P.).

Zu den wichtigsten Aufgaben zukünftiger rechtsetzender Vereinbarung auf diesem Gebiete wird es gehören, auch in Bezug auf Personen und Handgepäck die Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen zu begründen; denn alle die Vorteile, die dem Verfrachter als Verkehrsinteressenten, insbesondere hinsichtlich der erleichterten Geltendmachung seiner Rechte (nach seiner Wahl entweder bei der Versandbahn, bei der Empfangsbahn oder bei derjenigen Eisenbahn, in deren Bereich sich die anspruchbegründende Tatsache ereignet hat), gewährleistet sind, sollten dem Reisenden, dessen Leben und Gesundheit auf dem Spiele steht, und der durch einen Zugunfall in seiner tatsächlichen Handlungsfähigkeit vielfach äußerst gehemmt sein wird, nicht verweigert werden. Ueberdies lassen die gegenwärtigen Bestimmungen noch manchen Streitfall ungelöst (z. B. Zugunfall an der Grenze). Es darf aber nicht verkannt werden, daß zur Errichtung einer Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen auch gegenüber den Reisenden große Schwierigkeiten zu überwinden sind, für eine vertragsmäßige Schadenersatzpflicht der Eisenbahnen in dieser Hinsicht gibt es in den wichtigsten Staaten der durch das Uebereinkommen gebildeten Gemeinschaft kaum Vorbilder. Aber nach Art. 2 des Uebereinkommens können unter bestimmten Voraussetzungen auch Kraftwagen- und Schiffahrtslinien an das internationale Eisenbahnnetz angegliedert werden, und es ist zu erwarten, daß der Zusammenschluß dieser wichtigsten Verkehrsmittel zu einer großen umfassenden Verkehrseinheit in der Zukunft in ständig zunehmendem Grade erfolgen wird. Sollen nun, wie Art. 2 § 2 I.Ü.P. ausdrücklich bestimmt, die festgesetzten Haftungsbestimmungen nicht abgeändert werden und dies entspricht ja am besten dem Ideal der rechtlichen Verkehrseinheit , so ergibt sich in Bezug auf die zu schaffende Haftungsgemeinschaft des Verkehrsganzen zunächst die schwierige Aufgabe, die Schadenersatzpflichten der 3 Arten von Verkehrsunternehmungen untereinander auszugleichen. In welchem Maße dies gelingen wird, muß die Zukunft lehren.

Neben den Bestimmungen über die Beförderung der Reisenden und ihres Handgepäcks enthält das Uebereinkommen vom 23. Oktober 1924 die ausdrückliche Regelung der internationalen Reisegepäckbeförderung. Hiernach ist es in Zukunft auch

möglich, das Reisegepäck auf Grund eines einheitlichen Vertrages über Strecken von internationaler Ausdehnung zur Beförderung aufzugeben.

Art. 17 § 1 I.Ü.P. gibt die Begriffsbestimmung des Reisegepäcks in der gleichen Weise, wie sie in der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung § 30 niedergelegt ist. Krankentrag- und Rollstühle, Kinderwagen, Waren- und Musterkoffer, tragbare Musikinstrumente in Umschließungen, Artistengerät, wenn es rasch und bequem verladbar ist, Fahrräder, bestimmte Motorräder und Wintersportgerät sind, sofern diese Dinge zum Gebrauch der Reisenden dienen, ausdrücklich als Reisegepäck zugelassen (Art. 17 § 2 I.Ü.P.). Die im internationalen Frachtübereinkommen von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter sind von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen (Art. 17 § 4 I.Ü.P.). Ungenügend verpackte oder für die Beförderung mangelhaft hergerichtete Gepäckstücke können zurückgewiesen werden. Erfolgt jedoch die Annahme, so ist die Eisenbahn berechtigt, im Gepäckschein den Zustand des Stückes zu vermerken (Art. 19 § 1 I.Ü.P.).

Die Annahme von Gütern der im Art. 17 bezeichneten Art zur Beförderung als Reisegepäck erfolgt seitens der Eisenbahn grundsätzlich nur gegen Vorweis eines mindestens bis zur Bestimmungsstation des Gepäckes gültigen Fahrausweises; die Tarife können jedoch Ausnahmen von dieser Regel einräumen (Art. 20 § 1 I.Ü.P.). Als Beweisurkunde über den geschlossenen Beförderungsvertrag erhält der Reisende bei Auflieferung des Gepäcks einen Gepäckschein, der den Aufgabe- und den Bestimmungsbahnhof, den Beförderungsweg, den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Gepäck aufgegeben worden ist, die Anzahl der Fahrausweise, die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke, die Gepäckfracht und die sonstigen Gebühren, schließlich auch gegebenenfalls den Betrag des Interesses an der Lieferung angeben muß. Die Sprache des Gepäckscheins wird durch die Tarife oder durch Abrede zwischen den Eisenbahnverwaltungen bestimmt (Art. 20 § 2—6 I.Ü.P.).

Nach Ankunft des Zuges am Bestimmungsbahnhof kann der Inhaber des Gepäckscheins die Auslieferung von der Bahn verlangen; sie erfolgt gegen Rückgabe des Gepäckscheins, ohne daß die Eisenbahn verpflichtet ist, die Berechtigung des Inhabers nachzuprüfen. Kann der Gepäckschein nicht beigebracht werden, so besteht eine Verpflichtung zur Auslieferung des Gepäcks nur, wenn

die Empfangsberechtigung genügend nachgewiesen wird (Art. 21 § 1 bis 3 I.Ü.P.). Im übrigen kann der Inhaber des Gepäckscheins auch verlangen, daß ihm das Gepäck noch auf der Abgangsstation oder auf irgendeiner Zwischenstation gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert wird. Die Rückgabe erfolgt, wenn die Umstände es erlauben, und sofern keine verwaltungsbehördlichen Vorschriften irgendwelcher Art entgegenstehen (Art. 21 § 4 I.Ü.P.).

Für Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Zulassung von Gegenständen als Reisegepäck ist der Inhaber des Gepäckscheins in vollem Umfange verantwortlich. Der Eisenbahn steht das Recht zu, den Inhalt der Gepäckstücke daraufhin nachzuprüfen (Art. 18 § 1 und 2 I.Ü.P.). Unbeschadet seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit hat der Gepäckscheininhaber außer vollem Schadenersatz gewisse Zuschläge zu entrichten, die § 3 Abs. 2 und 3 des Art. 18 I.Ü.P. anführt. Weiterhin ist die Eisenbahn von jeder Haftung für die Nichtbeachtung von verwaltungsbehördlichen Vorschriften irgendwelcher Art (z. B. Zoll-, Steuer-, finanzamtliche Bestimmungen, polizeiliche Vorschriften) befreit (Art. 25 I.Ü.P.).

Die Grundsätze für die Berechnung der Beförderungspreise und die allgemeinen Bestimmungen über die Tarife der Art. 22—24 I.Ü.P. gelten in gleicher Weise auch für die Gepäckbeförderung; dasselbe gilt von den Bestimmungen über die Rückerstattung bezahlter Beförderungspreise (Art. 26, Art. 40 § 1, Art. 42 § 1 I.Ü.P.).

Die Schadenersatzpflicht der Eisenbahnen im internationalen Reisegepäckverkehr ist durch die Haftungsgemeinschaft der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen entsprechend der für den Frachtverkehr getroffenen Regelung gekennzeichnet (Art. 29 I.Ü.P. entspricht Art. 26 I.Ü.G.). Die Haftung besteht im gleichen Umfange wie bei der Frachtgutbeförderung (Art. 30 I.Ü.P. vgl. mit Art. 27 und 28 I.Ü.G.). Auch in Bezug auf das Reisegepäck ist die Höhe der zu leistenden Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisen Verlust oder bei Beschädigung grundsätzlich begrenzt, und zwar hat bei Nachweis des Schadens Ersatz bis zur Höhe von 20 Goldfranken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts, falls der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen, die Vergütung von 10 Goldfranken für jedes Kilogramm zu erfolgen (Art. 31 und 33 I.Ü.P. vgl. Art. 29 und 32 I.Ü.G.). Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn ist das Doppelte der Entschädi-

gung zu leisten; dies gilt auch für die Entschädigung, die die Eisenbahn schlechthin bei verspäteter Auslieferung (Art. 34 I.Ü.P.) und für die erhöhte Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung bei Angabe des Interesses an der Lieferung (Art. 35 I.Ü.P.) zu leisten hat (Art. 36 I.Ü.P. vgl. Art. 36 I.Ü.G.). Gegen Verluste, die infolge der Begrenzung der Schadenersatzleistung dem Aufgeber des Gepäcks entstehen können, schützt diesen auch hier die Angabe des Interesses an der Lieferung; die Bestimmungen hierüber stimmen ebenfalls mit denjenigen des Frachtübereinkommens im wesentlichen überein (Art. 35 I.Ü.P. vgl. mit Art. 35 I.Ü.G.). Mit dem Ablauf des vierzehnten Tages nach Abforderung eines fehlenden Gepäckstückes tritt die Vermutung für den Verlust des Stückes ein; jedoch hat die Eisenbahn noch innerhalb eines Jahres, gerechnet vom Tage der Abforderung, die Pflicht, den Reisenden von einer etwa erfolgten Wiederauffindung zu benachrichtigen; vorbehaltlich aller seiner Rechte kann der Reisende in diesem Falle innerhalb von 30 Tagen die Auslieferung verlangen, ist jedoch verpflichtet, die für den Verlust erhaltene Entschädigung zurückzuerstatten (Art. 32 I.Ü.P. vgl. Art. 30 I.Ü.G.).

Die Vorschriften über Reklamationen, Klagen, über das Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Beförderungsvertrage und über die Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage (ausgenommen sind die Schadenersatzansprüche wegen Tötung oder Verletzung eines Reisenden infolge Zugunfalles und wegen Zugverspätung, Zugausfall oder Anschlußversäumnis)[1] stimmen mit den Vorschriften des Frachtübereinkommens grundsätzlich und im wesentlichen überein. Der Eigenart des Personen- und Gepäckverkehrs entsprechen folgende Abweichungen: aktiv legitimiert ist nur, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorweist, oder im Fall einer Unmöglichkeit der Beibringung seine Berechtigung nachweisen kann (Art. 41 I.Ü.P.). Bei Verlust eines Gepäckstückes hat der Reisende durch eine möglichst genaue Beschreibung des fehlenden Gepäckstückes der Eisenbahn die Nachforschungen zu erleichtern (Art. 43 § 3 I.Ü.P.). Zu den Voraussetzungen, unter denen die Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden nicht erlöschen, gehört der Antrag auf Feststellung spätestens drei Tage nach Abnahme des Gepäckes

[1]) Art. 28 § 1 I.Ü.P. vgl. Seite 81 ff dieser Arbeit.

gegenüber sieben Tagen im Frachtverkehr (Art. 44 § 2 Abs. 4b I.Ü.P. vgl. ebenda I.Ü.G.). Der Ersatzanspruch des Reisenden bei Verlust eines Gepäckstückes erlischt, wenn nicht binnen 6 Monaten seit Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben worden ist, die Abforderung bei der Bestimmungsstation erfolgte (Art. 44 § 5 I.Ü.P.).

Das Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr, dessen hauptsächlicher Inhalt im vorangegangenen kurz zu skizzieren versucht worden ist, bildet die notwendige und ebenbürtige Ergänzung zum neuen Berner Frachtübereinkommen. Beide Vereinbarungen schließen den Eisenbahnverkehr des europäischen Festlandes mit Ausnahme Rußlands zu einer bedeutungsvollen Einheit zusammen, einer Einheit, die nicht nur die Möglichkeit räumlicher Ausdehnung in sich trägt, sondern auch in den Artikeln 2 der Uebereinkommen den Keim zu einem einheitlichen Zusammenschluß aller Verkehrsmittel enthält. Einige Schwierigkeiten, die diesem Endziel entgegenstehen, sind schon angedeutet worden[1]), und es werden noch andere zu überwinden sein, denn international-rechtliche Bildungen unterliegen in ihrer Entwicklung aufs stärkste politischen Einflüssen, deren Wirkungen kaum auf längere Zeit vorausberechnet werden können.

□

[1]) Siehe Seite 82 dieser Arbeit.

IV. Die internationalen Tarife.

Die Beförderungsbedingungen werden im einzelnen durch die Tarife festgelegt; insbesondere geben diese ein Verzeichnis der Beförderungspreise wieder. Die Tarife werden überall in Europa von den Eisenbahnen unter entscheidender Mitwirkung des Staates aufgestellt und durch Veröffentlichung eingeführt (vgl. z. B. § 6 EVO.); sie sind grundsätzlich jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden.

Die hervorragende volkswirtschaftliche Bedeutung der Tarife darzulegen, gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Wirtschafts-Wissenschaft; in der Tat erweist sich, daß insbesondere von der Gestaltung der Gütertarife geradezu Gedeih oder Verderb großer wirtschaftlicher Gruppen (Industrie, Handel, Landwirtschaft) und damit mittelbar des ganzen Staates in wirtschaftlicher Hinsicht abhängt. Geschichtlich vollzog sich wohl durchweg der Widerstreit der Interessen der verschiedenen Gruppen bei der Tarifbildung in der Weise, daß nacheinander das eigene Erwerbsinteresse der Eisenbahnen, die Erwerbsinteressen der Gewerbestände und das allgemeine Interesse der Bevölkerung hinsichtlich der Bedürfnisbefriedigung zu ausschlaggebendem Einfluß auf die Gestaltung der Gütertarife gelangten, und die Tätigkeit des Staates bei der Tarifbildung setzte in dem Augenblicke ein, als sich die wirtschaftliche Notwendigkeit einer Zurückdämmung des Erwerbsinteresses der Eisenbahnen gegenüber den anderen genannten Interessen zum Wohle der Gesamtheit des Staates herausstellte.[1]) Dieser Entwicklung zufolge stellte sich das Tarifwesen jedes einzelnen der europäischen Staaten gegenwärtig als ein außerordentlich verwickeltes System mit einer Fülle von Einzelbestimmungen (Tarife nach dem Wert der Güter, Richtungstarife, Ausnahmetarife) dar, die in ihrer Gesamtheit alle auf das volkswirtschaftliche Beste für das Staatsganze abgestimmt sind. In ihrer tatsächlichen Wirkung kommen die Tarife dem Auslande gegenüber bald Ausfuhr- oder Einfuhrerschwe-

[1]) Vgl. hierzu: Wilhelm Kaufmann: a. a. O., Seite 60 ff.

rungen, bald Erleichterungen dieser Art gleich, gerade wie es die Wirtschaft des eigenen Staates in Bezug auf dieses oder jenes Gut erheischt.

Damit ist die außerordentliche Schwierigkeit erklärt, die sich einer international-rechtlichen Ordnung des Tarifwesens entgegenstellt; die stärksten wirtschaftlichen Interessen der Staaten prallen hier aufeinander, Interessen, die bisher ausschließlich vom nationalen Standpunkte aus und im bewußten Gegensatz zu den Interessen der anderen Staaten wahrgenommen worden sind. Trotzdem gibt es jedoch schon seit geraumer Zeit internationale Tarife, deren räumlicher Geltungsbereich in den meisten Fällen aber nur zwei oder drei benachbarte Staaten umfaßt. Sie sind im einzelnen genau auf die tatsächlichen Bedürfnisse zugeschnitten; das Mehr oder Weniger der beiderseitigen Zugeständnisse beruht auf genauen Feststellungen der für den Einzelfall erheblichen wirtschaftlichen Tatsachen. Es handelt sich hier um handelspolitische Einzelbildungen, die in Bezug auf das Tarifwesen an sich von dem Grundsatz der rechtlich-uneingeschränkten Tarifhoheit jedes suveränen Staates ausgehen. Dem entspricht es, wenn sowohl das alte Berner Frachtübereinkommen (Art. 11) wie das neue (Art. 9 § 1) und auch das Berner Uebereinkommen über die Personen- und Gepäckbeförderung (Art. 23) nur die formellen, allgemein eingeführten Tarifgrundsätze, nämlich die Grundsätze der Gesetzmäßigkeit, der gebührenden Veröffentlichung und der gleichmäßigen Anwendung der Tarife jedem gegenüber aufführt; und ausgesprochen wird dies im Schlußprotokoll zum alten Berner Uebereinkommen, wo es wörtlich unter 2 heißt: „In Betreff des Artikels 11 erklären die Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde."

Seitdem nun aber die Wirtschaftsentwicklung engste Zusammenhänge aller Wirtschaftsgebiete der ganzen Erde herausgebildet hat, seitdem dem Zeitalter der Volkswirtschaft der Zeitabschnitt der Weltwirtschaft gefolgt ist, hat sich mit immer stärker werdender Bedeutung die Frage nach der wirtschaftlichen Organisation der Welt erhoben, eine Frage, die infolge der durch den Weltkrieg verhängnisvoll gewordenen allgemeinen Wirtschaftslage immer lauter Beantwortung verlangt. Es kann hier nicht auf die in dieser Richtung unternommenen oder geplanten Schritte eingegangen werden,

vielmehr genügt es hier zu sagen, daß im Zusammenhang damit auch die Frage nach den allgemeinen für den Inhalt der internationalen Gütertarife maßgebend sein sollenden Grundsätze wieder aufgetaucht ist.

Nichts geringeres als die Anwendung des Grundsatzes der „gerechten Regelung des Handels“[1]), wie ihn Art. 23e der Völkerbundsatzung ausspricht, auf das Eisenbahntarifwesen gilt es festzulegen, ebenso wie der genannte Artikel der äußere Anlaß zur Untersuchung dieses schwierigen Gebietes auf den Konferenzen zu Barcelona und zu Genf in den Jahren 1921 und 1923 geworden ist.

Die Beratungen in Barcelona führten zur Annahme einer Empfehlung hinsichtlich der später zu vereinbarenden Tarifgrundsätze: die Beförderungspreise sollten unter gleichen Bedingungen weder von den Eigenschaften des Wareneigentümers oder vom Ursprungsland der Güter, noch von der Flagge oder von der Staatsangehörigkeit des Eigentümers eines Schiffes, mit welchem vorher oder nachher ein Teil der Gesamtbeförderung erfolgt, abhängig sein; jedoch sollten verschiedene Tarife im Hinblick auf die Bedingungen des Verkehrs und auf den Handelswettstreit der verschiedenen Verkehrsunternehmungen zulässig bleiben. Kombinierte Tarife (Eisenbahnen und Schiffahrtslinien) sollten nicht unter die Empfehlung fallen.

Die Kommission des Verkehrsausschusses, die mit der Ausarbeitung des Entwurfes für das in Genf im Jahre 1923 unterzeichnete allgemeine Verkehrsabkommen beauftragt worden war, hatte diese Empfehlung als Grundlage für die Ausarbeitung der Bestimmungen über die Tarife zu nehmen. Man erkennt, daß die Empfehlung, wenn nicht an sich widerspruchsvoll, so doch wenigstens zu weitestgehender und sich widersprechender Auslegung fähig war. Hieraus einen Vereinbarungsentwurf zu formen, der sowohl den tatsächlichen Bedürfnissen als auch dem Fortschritt des internationalen Rechtes auf einem ganz neuen Gebiete förderlich sein sollte, gehörte zu den wesentlichsten Aufgaben der vorbereitenden Kommission.

---

[1]) Vgl. Seite 22, 23 dieser Arbeit.

Sie untersuchte die Frage sehr gründlich[1]) und kam zu den folgenden drei Möglichkeiten, eine Einschränkung der Tariffreiheit der einzelnen Staaten im Interesse des internationalen Verkehrs und zum Wohle der Gesamtheit zu vereinbaren:

Der Grundsatz, daß die Tarife allgemein in gleicher Weise gültig sein sollten, unabhängig von der Staatsangehörigkeit der Reisenden, von den Eigenschaften, insbesondere auch der Staatsangehörigkeit des Wareneigentümers, von dem Ursprung der Güter[2]) und unabhängig von der Flagge oder von der Staatsangehörigkeit des Eigentümers des Schiffes, mit dem ein Teil der Gesamtbeförderung vor oder nach der Eisenbahnbeförderung erfolgt, dieser Grundsatz konnte entweder ohne Ausnahme für verbindlich erklärt werden. Dies würde einen starken Eingriff in die Binnentarife jedes Staates bedeuten, da der Unterschied zwischen nationalen und internationalen Tarifen hierdurch aufgehoben wäre.

Die zweite Möglichkeit bestand demnach darin, jedem Staate hinsichtlich seiner Binnentarife das Recht der Aufstellung von Ausnahmetarifen und Sonderbestimmungen im nationalen Interesse auch weiterhin zuzugestehen; unterschiedliche Behandlung der anderen Staaten dagegen, wie sie heute auf Grund von Handelsverträgen oder sonstigen Vereinbarungen eingeführt ist, wäre aber untersagt. In einer solchen Bestimmung läge zweifellos immer noch eine starke Bindung der einzelnen Staaten, eine Bindung, die in wirtschaftlicher Hinsicht sicherlich viele Nachteile zeitigen müßte. Es ist in der Wirtschaftsgeschichte kein seltener Fall, daß politisch getrennte Gebiete im Laufe der Entwicklung zu wirtschaftlichen Einheiten zusammenwachsen; in diesem Falle würde eine Angleichung der Binnentarife aneinander eine selbstverständliche und notwendige Folge sein müssen; der Tarifgrundsatz in der genannten zweiten Form würde jedoch diese Angleichung der Tarife zu einer Verletzung internationalen Rechtes machen.

Zum Vorteil der wirtschaftlichen Entwicklung mußte also eine weitere Ausnahme von dem Verbote unterschiedlicher Behandlung zugelassen werden; die dritte Möglichkeit bestand demnach darin, abgesehen von der Freiheit in der Ausbildung der nationalen Tarife,

[1]) Vgl. Société des Nations, C.G.C.T. 1. C 376 M 169. 1923, VIII. Seite 8 ff.

[2]) Ursprung (origine) im zolltechnischen Sinne; darunter fällt nicht der Begriff Herkunft (provenance).

auch Sondertarife zwischen zwei oder mehreren aneinandergrenzenden Staaten auf Grund gemeinsamer Wirtschaftsinteressen und zum Zwecke der Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs für zulässig zu erklären, sofern sie nur nicht in der Absicht, die Interessen dritter Staaten zu schädigen, eingeführt werden.

Der Genfer Verkehrskonferenz wurde dementsprechend dieser Gegenstand in folgender Fassung zur Beratung vorgelegt (Art. 19 des Entwurfes des Abkommens und des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen): [1])

„Sans préjudice des dispositions de la Convention générale sur la liberté du transit, les Etats contractants s'engagent à appliquer aux transports du trafic international des tarifs équitables, adaptés aux besoins des divers courants de trafics et compte tenu des considérations de concurrence commerciale entre voies de transport.

L'établissement des tarifs, non plus que leur application, ne peut déspendre ni de la nationalité des voyageurs, ni de la qualité du propriétaire des marchandises, ni de l'origine de celles-ci, ni du pavillon ou de la qualité du propriétaire des navires ou bateaux employés avant ou après le trajet par chemin de fer.

Ces stipulations ne portent aucunement atteinte à la liberté de chaque Etat d'agencer sa tarification nationale, qu'il s'agisse de trafic intérieur, d'importation, d'exportation ou de transit, à l'effet de favoriser le développement économique des régions desservies par ses chemins de fer, pourvu que cette tarification ne soit pas établie en vue de nuire à un autre Etat contractant.

ne sont pas considérés comme contraires aux dispositions qui précèdent, les accords passés entre deux ou plusieurs pays contigus en vue de faciliter le développement du trafic international par chemin de fer par l'octroi d'un régime plus favorable, si ces accords sont justifiés par une situation exceptionnelle résultant d'un ensemble de considérations géographiques, économiques, ou techniques, sans que ces accords soient non plus établis en vue de nuire aux intérêts des pays qui n'y participent pas.

Le présent article ne vise pas les tarifs combinés entre chemins de fer et navires ou bateaux."

In dieser Form bot der Artikel in juristischer Fassung nichts anderes als das, was durch das freie Spiel der wirtschaftlichen und

---

[1]) Société des Nations, C.G.C.T. 1. C 376 M 169. 1923, VIII. S. 22.

politischen Kräfte tatsächlich schon als maßgebend eingeführt war; die Annahme einer solchen grundsätzlichen Vereinbarung barg jedoch, wie jede rechtliche Satzung, eine Einschränkung der Handlungsfreiheit der Staaten für die Zukunft bei noch nicht voraussehbaren Möglichkeiten der Entwicklung in sich. Aus diesem Grunde wurde gerade dieser Teil des Entwurfes fallen gelassen und im Artikel 20 des Eisenbahn-Abkommens die Notwendigkeit anerkannt, den Tarifen ganz allgemein jene freie Beweglichkeit zu belassen, die zur Anpassung an die verwickelten Bedingungen des Handels erforderlich ist. Jedem Staate, so erklärt Art. 20 weiter, bleibt seine uneingeschränkte Tarifhoheit erhalten, jedoch darf sie sich nicht zum Nachteil des internationalen Verkehrs auswirken. Nur solche unterschiedliche Behandlung verschiedener Staaten, ihrer Angehörigen und Zugehörigen oder ihrer Schiffe[1]) wird als unzulässig erklärt, die im Hinblick auf irgendeinen der vertragschließenden Staaten den Ausdruck bösen Willens bedeuten würde. Im übrigen sollen die Tarife angemessene Preise und angemessene Bedingungen enthalten (tarifs raisonnables).

Dies gilt nicht nur für Beförderungen mit einheitlichem und einzigem Beförderungsvertrag, sondern auch für zusammengesetzte Transporte, sofern jeder der aufeinanderfolgenden Frachtbriefe oder Ladescheine die anfängliche Herkunft und die endgültige Bestimmung des Transportes anzeigt, und das Gut während der Gesamtreise nicht aus den Händen der Beförderungsunternehmungen gelangt, die sich ohne jede Vermittlung und unverzüglich in der Beförderung abzulösen haben (Art. 21 des Statutes). Ebenfalls sind die Bestimmungen des Art. 20 auf die im Hafen liegenden Güter hinsichtlich ihrer Weiterbeförderung anzuwenden, gleichgültig unter welcher Flagge sie eingeführt wurden oder ausgeführt werden sollen (Art. 22 des Statutes).

In den Artikeln 18 und 19 legt das Statut die allgemeinen formellen Tarifgrundsätze fest, wie sie, wenigstens in Europa, allgemein eingeführt sind. Den Schluß des vierten Teiles des Statutes macht das Versprechen der Staaten, die Einführung internationaler Tarife zu fördern, ebenso, abgesehen davon, schnelle Berechnung der Beförderungspreise für die wichtigen internationalen Strecken zu ermöglichen (Art. 23 des Statutes) und eine Vereinheit-

[1]) Vgl. hierzu auch das Schlußprotokoll zum Abkommen.

lichung der äußeren Formen der Tarife, besonders der aneinandergrenzenden Staaten zu erstreben, damit die Anwendung auf den internationalen Verkehr vereinfacht werde (Art. 24 des Statutes).

Vergleicht man die Empfehlung von Barcelona mit dem Ergebnis, wie es im vierten Teile des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen niedergelegt ist, so muß dieser Versuch, den Inhalt der Tarife hinsichtlich des internationalen Verkehrs international-rechtlich grundsätzlich zu regeln, als gescheitert bezeichnet werden. Der Grund hierfür ist einmal darin zu suchen, daß diese Frage zutiefst in das wirtschaftliche Leben jedes Staates eingreift; solange noch die Staaten im wirtschaftlichen Wettstreit miteinander stehen, solange ferner die wirtschaftlichen Nöte die schärfste Anspannung der Kräfte in diesem Kampfe erheischen, kann sich kein Staat zu einer Bindung gerade hinsichtlich seiner Tarife bereitfinden. Der andere Grund ist aber darin zu suchen, daß die Frage nach der Gestaltung der Tarife nicht von den anderen Wirtschaftsfragen losgelöst werden darf. Die Lösung kann nur gefunden werden in dem Maße, als es gelingt, überhaupt die Weltwirtschaft zu organisieren, d. h. die „gerechte Regelung des Handels" zu verwirklichen, und auch dann wird es nicht möglich sein, allgemeine Gebote und Verbote aufzustellen, sondern die getroffene Regelung wird sich nicht nur den Besonderheiten einzelner Staaten oder Staatengruppen, sondern auch den besonderen Erfordernissen einzelner Zeitabschnitte oder hervorragender Wirtschaftsereignisse anpassen müssen.

Daß der Versuch, die Tarife in dem Bereich der internationalrechtlichen Verpflichtungen zu ziehen, unternommen worden ist, geschah in der Erkenntnis von der Notwendigkeit und Nützlichkeit einer solchen Regelung. Doch wesentliche Voraussetzungen hierfür sind gegenwärtig noch nicht vorhanden, und es gilt heute noch, was Meili im Jahre 1887 niederschrieb: „Vielleicht gelingt es — —, in jene großen Tarifmysterien, welche eine ganze Wissenschaft ausmachen, ein einheitliches Licht zu bringen ...."[1])

[1]) Meili, a. a. O. Seite 313.

4. Abschnitt.

Die internationale Eisenbahnverkehrsgemeinschaft und ihre Organe.

Die Streitschlichtung.

I. Allgemeine Ausführungen.

Internationales Recht, beruhend auf Gewohnheit und Vereinbarung, ist nur möglich, wenn zwischenstaatliche Verständigung und Zusammenarbeit besteht. Das Recht als Friedensordnung andrerseits erheischt solche Einrichtungen, die einen vorkommenden Streit zu schlichten vermögen.

Mit Notwendigkeit führt diese Tatsache dazu, die gemeinsam zu bewältigende Arbeit zu organisieren. So zeigt die geschichtliche Entwicklung, wie fast regelmäßig mit der Entstehung einer Vereinbarung, die gemeinsame Aufgaben der Kulturarbeit zum Gegenstand hat, eine Verwaltungsgemeinschaft mit einem Organ in die Welt getreten ist, dessen Beruf die Ueberwachung der vereinbarten Tätigkeit sein soll. Gegen die Einrichtung internationaler Gerichte dagegen haben sich die Staaten heftig gesträubt, da sie hierin eine Einschränkung ihrer suveränen Macht sahen. Trotzdem ist es gerade bei der Bewältigung gemeinsamer Kulturaufgaben aus Gründen der Zweckmäßigkeit frühzeitig zur Bildung internationaler Streitschlichtungsstellen gekommen, deren Zuständigkeitsfeld jedoch äußerst begrenzt und deren Zuständigkeit selbst oft nur wahlweise war.

Mit dem Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890 ist dem internationalen Eisenbahnverkehr auf dem europäischen Festlande das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern erwachsen; seit 1890 übt es seine Tätigkeit, die Aufgaben der Verwaltung wie der Entscheidung von Streitigkeiten umfaßt, zum Wohl des internationalen Eisenbahnverkehrs aus. Die riesigen Schäden des Krieges 1914 18, die den internationalen Verkehr ganz besonders betroffen haben, und die hervorragende Bedeutung, die dem Verkehr infolge der wirtschaftlichen

Eigenart unseres Zeitalters und infolge der durch den Krieg geschaffenen Lage zukommt, ließen im Rahmen des Völkerbundes für den internationalen Verkehr zwei neue Organe von umfassender Zuständigkeit entstehen, die namentlich auch in Bezug auf den internationalen Eisenbahnverkehr von großer Wichtigkeit sind: die „allgemeinen Verkehrs- und Durchfuhrkonferenzen unter den Auspizien des Völkerbundes" und den „beratenden und technischen Verkehrs- und Durchfuhrausschuß". Das Berner Zentralamt erhielt seine Neuausgestaltung gemäß dem größeren Geltungsumfange der neuen Berner Uebereinkommen vom Jahre 1924; daneben entstanden weitere Verwaltungsgemeinschaften, entsprechend der Neugestaltung der politischen Lage nach dem Kriege.

Im Folgenden soll zunächst vom beratenden und technischen Verkehrs- und Durchfuhrausschuß, weiterhin kurz mit Verkehrsausschuß bezeichnet, die Rede sein. Es ist seine Beziehung zu den beiden eisenbahnrechtlich bedeutsamen allgemeinen Abkommen über die Freiheit der Durchfuhr und über die internationale Rechtordnung der Eisenbahn aufzuzeigen. Da diese beiden Abkommen dem Verkehrsausschuß auch Aufgaben der Streitschlichtung stellen, schließt sich hieran die Erörterung dieses Gegenstandes, wie er in diesen Abkommen geregelt worden ist.

Weiterhin wird von den allgemeinen Verkehrs- und Durchfuhrkonferenzen zu sprechen sein, die als ständige Einrichtungen im völkerrechtlichen Leben nach dem Kriege neugeschaffen worden sind, und die für die weitere Entwicklung auch des internationalen Eisenbahnrechtes in der Zukunft von maßgeblichem Einfluß sein können.

Schließlich ist von den Verwaltungseinrichtungen des internationalen Eisenbahnverkehrs zu sprechen, insbesondere von dem Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in seiner Neugestaltung seit dem Jahre 1924.

II. Der beratende und technische Verkehrs- und Durchfuhrausschuß.

Der Verkehrsausschuß des Völkerbundes ist aus einem „vorläufigen Ausschuß für Fragen der Verkehrs- und Durchfuhrfreiheit" hervorgegangen[1]), der seit März 1920 die Vorarbeiten für die in den Friedensverträgen vorgesehenen Vereinbarungen in Angriff genommen hatte. Auf die Vorgeschichte dieses Ausschusses, die nur zu deutlich die enge Verschmelzung des Völkerbundes in seinem damaligen Zustande mit dem Bunde der Siegerstaaten aufzeigt, kann hier nicht eingegangen werden.[2]) In seiner heutigen Gestalt besteht der Verkehrsausschuß seit der Konferenz von Barcelona, wo seine Satzung ausgearbeitet worden ist.[3]) Diese Satzung[4]), die auch die Bestimmungen über die regelmäßigen allgemeinen Verkehrskonferenzen enthält, bedurfte nicht der Ratifizierung, ist also sogleich in Kraft getreten. Der Verkehrsausschuß setzt sich hiernach aus Regierungsvertretern zusammen; die Zusammensetzung ist in folgender Weise geregelt (Art. 5 der Satzung): Die ständigen Mitglieder des Völkerbundrates haben je einen Vertreter im Ausschuß, die übrigen Völkerbundmitglieder wählen die ihnen geeignet erscheinenden Staaten aus, die die weiteren Regierungsvertreter, und zwar jeweils einen für jeden so gewählten Staat, ernennen sollen; die Zahl der Ausschußmitglieder, ausgenommen die Vertreter nicht im Völkerbunde befindlicher Staaten, soll ein Drittel der gesamten Mitglieder des Völkerbundes nicht übersteigen und ist vorläufig auf sechzehn festgesetzt. Ein besonderes Wahl-

---

[1] Dieser vorläufige Ausschuß war nichts anderes als die von der französischen Regierung einberufene „Studienkommission über die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr". Vgl. Société des Nations, Document de l'Assemblée 19/20/48/19, La Liberté des Communications et du Transit.

[2]) Vgl. von Bülow, a. a. O., S. 89 ff.

[3]) Vgl. 1. Abschnitt S. 24, 25.

[4]) Règlement d'organisation des conférences générales et de la Commission consultative et technique des communications et du transit.

verfahren macht es hierbei möglich, daß immer bestimmte Verkehrseinheiten und Erdteile in der Gestalt eines Vertreters einer Regierung, auf die sich die betreffenden Staaten vor der Wahl geeinigt haben, im Ausschuß vertreten sein können. Ein Völkerbundmitglied, das so zur Entsendung eines Vertreters in den Ausschuß gewählt ist, kann auch einen Staatsangehörigen eines anderen Mitgliedstaates unter dessen Zustimmung zum Vertreter bestimmen, jedoch darf von ein und demselben Völkerbundmitglied jeweils immer nur ein Angehöriger im Ausschuß vertreten sein. Der Auftrag zur Stellung eines Vertreters läuft mindestens zwei Jahre, die Erneuerung der Ausschußmitglieder unterliegt den allgemeinen Verkehrskonferenzen. Die Wiederwahl desselben Staates zur Entsendung eines Vertreters bei der unmittelbar folgenden Wahl ist nur für die Anzahl bis zur Hälfte der ordnungsmäßig ausscheidenden Staaten zulässig, eine weitere unmittelbar darauffolgende Wahl des gleichen Staates darf nicht erfolgen.[1]) Die Ausschußmitglieder können von Sachverständigen unterstützt werden, sie können, falls es ihnen bei der Behandlung von Sonderfragen vorteilhaft erscheint, denjenigen Völkerbundstaat, den diese Sonderfragen berühren, zur Stellung eines zeitweiligen Vertreters einladen.

Staaten, die nicht Völkerbundmitglieder sind, können entweder auf Beschluß der Völkerbundversammlung zu den technischen Organisationen des Bundes überhaupt und damit auch zur Beteiligung am Verkehrsausschuß oder auf Beschluß der allgemeinen Verkehrskonferenz zur Teilnahme an der Verkehrsorganisation zugelassen werden (Art. 2 der Satzung). Für solche Staaten gelten die allgemeinen Regeln der Satzung, es sei denn, daß ausdrücklich bestimmte Ausnahmen im Einzelfalle gemacht worden sind.

Der Ausschuß erwählt sich seinen Vorsitzenden selbst und arbeitet seine innere Verfassung selbst aus; er tagt unter gewöhnlichen Umständen am Sitz des Bundes, also in Genf und tritt sowohl nach seiner eigenen Bestimmung als auf besondere Einberufung durch den Völkerbundrat zusammen. Bei Beschlüssen entscheidet die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen; jedoch ist es bei Abgabe eines Gutachtens in Streitfällen zur Gültigkeit der

[1]) Abs. 6 des Art. 5 legt noch das Verfahren nieder, das zu beobachten ist, falls einem Völkerbundmitglied ein ständiger Sitz im Rate eingeräumt wird, wodurch ihm der Anspruch auf einen ständigen Vertreter im Verkehrsausschuß erwächst.

Abstimmung erforderlich, daß mindestens die Hälfte und ein Mitglied von sämtlichen Ausschußmitgliedern anwesend sind (Art. 9 der Satzung).

Die Tatsache, daß der Verkehrsausschuß aus Regierungsvertretern besteht, verleiht ihm gegenüber anderen Ausschüssen des Völkerbundes eine wesentlich höhere Bedeutung und bietet die Gewähr für eine Zusammenarbeit, die für die Zukunft Erfolg verspricht. Die Vormachtstellung, die die ehemaligen Alliierten sich im Völkerbundrate als ständige Mitglieder zu sichern gewußt haben, ist mit der Bestimmung einer ständigen Vertretung im Verkehrsausschuß in gewisser Hinsicht auch hierher übertragen worden; jedoch stehen die Vertreter dieser Staaten im Verkehrsausschuß den Vertretern der übrigen Staaten nicht bevorrechtigt sondern gleichberechtigt gegenüber und sind der Zahl nach in wesentlicher Minderheit, sodaß nach den Regeln über die Abstimmung eine Entscheidung von diesen allein nicht herbeigeführt werden kann. Einen Schritt weiter auf dem Wege zu wirklicher internationaler Zusammenarbeit auch im Rahmen des Völkerbundes bedeutet die Bestimmung, daß der Ausschuß seinen Vorsitzenden selbst erwählt, während bisher der Rat die Bestimmung des Vorsitzenden bei jeder Art von Völkerbundarbeit als sein ausschließliches Recht in Anspruch genommen hat. Das Recht, den Ausschuß in Sonderfällen einzuberufen, steht dem Völkerbundrat jedoch noch zu; aber trotzdem ist der Verkehrsausschuß keineswegs eine reine Einrichtung des Völkerbundes, da auch Nichtmitglieder vertreten sein können und, um eine gedeihliche Zusammenarbeit zu sichern, bei der Unvollständigkeit des Bundes vertreten sein müssen. Das bekannt gewordene Wort MacDonalds, gesprochen gelegentlich der Beratungen über den Garantiepakt in Genf im Jahre 1924, daß ohne Deutschland keine einzige Frage des Völkerbundes gelöst werden könne, hat seine Wahrheit schon seit Jahren erwiesen. Nach Beendigung der Genua-Konferenz 1922 hat Deutschland auf Ersuchen des Ausschusses einen Sachverständigen für die Eisenbahnen als Vertreter in den Verkehrsausschuß entsandt.

Die Tätigkeit des Ausschusses wird bestimmt einmal durch Beschlüsse der Völkerbundversammlung oder des Rates, zum andern durch internationale Vereinbarungen, die dem Verkehrsausschuß bestimmte Aufgaben zuweisen (Art. 6 der Satzung). Ganz allgemein liegt es ihm für die allgemeinen unter den Auspizien des

Völkerbundes zustande gekommenen Verträge über Verkehr und Durchfuhr ob, einen Bericht über die Ausführung abzufassen und gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten (Art. 8 der Satzung). Für den Eisenbahnverkehr übt diese Tätigkeit ein Eisenbahnunterausschuß aus und verfaßt hierüber Berichte, deren Veröffentlichung durch das Völkerbund-Sekretariat erfolgt. Die im Artikel 6 der Satzung aufgeführte Tätigkeit auf Grund von zwischenstaatlichen Vereinbarungen ist sowohl im Durchfuhr- wie im Eisenbahnübereinkommen vorgesehen.

Artikel 13 des Statuts über die Freiheit der Durchfuhr enthält die Verpflichtung der vertragschließenden Teile, Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Statutes vor den Ständigen Internationalen Gerichtshof des Völkerbundes zu bringen, es sei denn, daß auf Grund eines Sonderabkommens oder einer allgemeinen Schiedsklausel eine Beilegung durch Schiedsspruch oder auf irgendeine andere Weise erfolgt. Die Staaten verpflichten sich aber, damit die Streitigkeiten soweit wie möglich auf freundschaftliche Weise beigelegt werden, vor Erhebung jedes Anspruches auf richterliche Entscheidung die Streitfälle vor den Verkehrsausschuß zu bringen, der ein Gutachten abzugeben hat und in dringenden Fällen in einem vorläufigen Gutachten alle Maßnahmen empfehlen soll, die zur Wiederherstellung des Zustandes vor der Handlung oder der Tatsache, die zur Streitigkeit führte, dienen können. Artikel 35 des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen empfiehlt es, bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Statutes ein Gutachten des Verkehrsausschusses einzufordern, dem ebenfalls ein vorläufiges Gutachten über sofort zu ergreifende Maßnahmen im Interesse eines ungehinderten internationalen Eisenbahnverkehrs vorausgehen kann. Eine Verpflichtung hierzu, wie sie im Durchfuhrstatut festgesetzt worden ist, besteht aber nicht. Hier vielmehr ist ein besonderes Schiedsverfahren als Regel bestimmt, das nur dann in Wegfall gerät, wenn die Parteien auf Grund eines Abkommens unter sich beschlossen haben oder für den Einzelfall beschließen, den Streit vor den Ständigen Internationalen Gerichtshof des Völkerbundes zu bringen.

Durch diese Bestimmungen gewinnt der Verkehrsausschuß die Bedeutung eines Vermittlungsamtes zur freundschaftlichen Beilegung von Streitigkeiten, die bei der Durchführung der Abkommen entstehen können. Das Verfahren bei dieser gut-

achtlichen Tatigkeit ist in der Satzung des Ausschusses[1]) geregelt (Art. 7):

Das Nachsuchen eines Gutachtens ist an den General-Sekretär des Völkerbundes zu richten, der es an den Ausschuß weitergibt. Dieser setzt sich, wenn es nötig ist, mit den für den Streitfall in Frage kommenden Regierungen in Verbindung und zwar unter Bekanntgabe des eingegangenen Nachsuchens und unter Mitteilung über die Einzelheiten der in der Sache geplanten Untersuchung und lädt die Regierungen ein, sich hierzu zu äußern. Geht in der vom General-Sekretär bestimmten Frist keine zufriedenstellende Antwort ein, so schreitet der Verkehrsausschuß zur Zusammenstellung eines Untersuchungsausschusses.[2])

Die Auswahl der mit der Untersuchung zu beauftragenden Sachverständigen hat aus einer Sachverständigenliste zu erfolgen, die vom General-Sekretär geführt wird und für die jeder Völkerbundstaat[3]) drei geeignete Persönlichkeiten für die Dauer eines Jahres bezeichnet. Der so ausgewählte Untersuchungsausschuß kann noch durch solche Sachverständigen ergänzt werden, die jedes nach der Auffassung des Verkehrsausschusses an dem Streitfall interessierte Völkerbundmitglied[4]), falls es dies ausdrücklich wünscht, zu diesem Zwecke ernennt. Die Arbeit des Untersuchungsausschusses wird durch einen Bericht über die gemachten Feststellungen beendet.

Dieser Bericht dient dem Verkehrsausschuß als Grundlage für das nun zu erteilende Gutachten, das so abgefaßt wird, daß eine Beilegung des Streites erzielt werden kann. Bei der Beratung, in der auch die Mitteilungen berücksichtigt werden sollen, die auf Ansuchen des Verkehrsausschusses von den unmittelbar oder mittelbar beteiligten Staaten eingegangen sind, muß jeder Partei bildende Völkerbundstaat[5]) im Verkehrsausschuß vertreten sein. Befindet sich also zur Zeit der Beratung kein Vertreter der Partei als ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuß, so ist von diesem Staate hierfür ein zeitweiliges Mitglied zu entsenden. Mehrere Staaten, die gemeinsame Sache machen, gelten im Sinne dieser Bestimmungen als einzige Partei. Das Gutachten, das mit Gründen versehen sein muß,

---

[1]) Vgl. S. 97 ff.

[2]) Es kann auch ein einziger Sachverständiger mit der Untersuchung beauftragt werden.

[3]) [4]) [5]) oder jeder zur Verkehrsorganisation des Völkerbundes zugelassene Staat.

wird nach erfolgter Abstimmung[1]) unter Angabe der Staaten, deren Vertreter bei der Beratung und Beschlußfassung zugegen waren, den Parteien zugestellt.

Das Gutachten des Verkehrsausschusses ist demnach das Ergebnis zweier Tätigkeiten: einmal der Arbeit einer Untersuchungskommission, der die gründliche Feststellung des Tatbestandes in seiner Gesamtheit obliegt, sodann der Prüfung dieser Feststellung durch den Ausschuß. Die Einsetzung von internationalen Kommissionen zur Untersuchung der Sachlage bei rechtlichen Streitigkeiten hat sich seit langem in der völkerrechtlichen Praxis bewährt, und die Verquickung dieses Vorganges mit dem eigentlichen Gutachten, das von einem internationalen Sachverständigenausschuß abgegeben wird, bietet für viele Fälle möglicher Streitigkeiten die sichere Gewähr einer friedlichen Beilegung. Wo es sich um die schnelle Beseitigung erheblicher Störungen in der Abwicklung des internationalen Verkehrs handelt, wird das für solche Fälle namentlich vorgesehene vorläufige Gutachten, das ebenfalls in der geschilderten Weise zustande kommen soll, gute Dienste leisten, immer jedoch unter der Voraussetzung, daß sich die Staaten der im Gutachten getroffenen Entscheidung des Falles unterwerfen, wozu sie eine Verpflichtung nicht übernommen haben.

Die verschiedene Behandlung des Vermittleramtes des Verkehrsausschusses bei Streitigkeiten, wie sie hinsichtlich der Verpflichtung zur Einholung des Gutachtens im Durchfuhr- und im Eisenbahnabkommen besteht[2]), fällt insofern auf, als das Eisenbahnabkommen vom Jahre 1923 in seinen allgemeinen Regeln, zu denen auch die Bestimmungen über die Streitschlichtung gehören, sonst fast wörtlich mit dem Durchfuhrabkommen vom Jahre 1921 übereinstimmt. Die im Eisenbahnabkommen vereinbarte Form einer wahlweisen Einforderung eines Gutachtens bei Streitigkeiten entspricht sicher dem Zweck besser als die obligatorische und zwar aus folgendem Grunde: Das Eisenbahnübereinkommen enthält zum großen Teile Regeln, die weit eher politischer denn rechtlicher Art sind; da nun das Verfahren des Verkehrsausschusses bei der Erteilung des Gutachtens auf der Tätigkeit einer Untersuchungskommission fußt, ist in allen Fällen, bei denen es sich um die Auslegung oder Anwendung solcher

[1]) Vgl. S. 98, 99.
[2]) Vgl. S. 100.

eisenbahnpolitischen Regeln handelt, die Arbeit eines Untersuchungsausschusses weder angängig noch irgendwie Erfolg verheißend[1]), und somit der Zweck des Gutachtens von vornherein verfehlt. Der Anlaß zu dieser Aenderung gegenüber der im Durchfuhrabkommen getroffenen Regelung ist von einer grundsätzlich anderen Einstellung zur Frage der Streitschlichtung überhaupt ausgegangen, und dies leitet nun zur Behandlung dieses Gegenstandes über, wie es in den beiden Abkommen geregelt worden ist.

Nach Artikel 13 des Durchfuhrstatutes sollen alle Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung des Statutes so weit als irgend möglich auf freundschaftliche Weise beigelegt werden. Zu den Mitteln einer solchen freundschaftlichen Beilegung gehört das Gutachten des Verkehrsausschusses, dessen Einholung den Staaten zur Pflicht gemacht ist, bevor sie zu irgendeiner richterlichen Entscheidung schreiten. Läßt sich auf diesem Wege ein unmittelbares Einvernehmen der Streitteile nicht erzielen, so entscheidet über den Streitfall der Ständige Internationale Gerichtshof des Völkerbundes, dem damit die endgültige Rechtsprechung zuerkannt ist, jedoch mit der Ausnahme, daß das Verfahren vor dem Gerichtshof entfällt, falls auf Grund eines Sonderabkommens zwischen den Parteien oder gemäß einer allgemeinen Schiedsklausel zu einer anderen Art einer Schlichtung geschritten wird.

Das Eisenbahnstatut betont im Artikel 35 ebenfalls die freundschaftliche Beilegung des Streites unmittelbar zwischen den Parteien und empfiehlt sodann, ein Gutachten des Verkehrsausschusses einzuholen. Konnte eine freundschaftliche Beilegung nicht erreicht werden, so gilt für die Staaten als Regel, die Streitigkeit einem Schiedsverfahren zu unterwerfen. Nur ausnahmsweise ist der Ständige Internationale Gerichtshof zuständig; nämlich dann, wenn die Parteien dies vorher allgemein vereinbart haben oder im Einzelfalle beschließen. Im Artikel 36 Abs. 2—4 ist dieses Verfahren in seinen Einzelheiten festgelegt; es kommt aber in dieser

[1]) „Dagegen liegt es hinwieder in der Natur der Politischen Konflikte, namentlich dann, wenn die Ehre oder wesentliche Interessen von dem Streitfall berührt werden, daß derlei Feststellungen (nämlich von internationalen Untersuchungskommissionen) weder veranlaßt noch möglich sind", von Ullmann, a. a. O., S. 451. Vgl. auch Art. 9 des Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907.

Form nur zur Anwendung, wenn die Parteien nicht selbst eine andere Art des Schiedsverfahrens beschließen:

Das Schiedsgericht soll aus drei Mitgliedern bestehen. Jede Partei ernennt einen Schiedsrichter, der dritte wird von den beiden ersten bestimmt. Kommt eine Einigung auf den dritten Schiedsrichter nicht zustande, so soll dieser vom Völkerbundrat aus der Liste der Verkehrssachverständigen (Beisitzer des Ständigen Internationalen Gerichtshofes laut Artikel 27 des Statutes für den Gerichtshof) ernannt werden. Für die Ernennung gelten die Vorschriften des Artikels 4 Abs. 5 und des Artikels 5 Abs. 1 der Völkerbundsatzung, d. h., für die Ernennung des Schiedsrichters ist Einstimmigkeit erforderlich, überdies müssen bei der Abstimmung beide Parteien im Rate vertreten sein; befindet sich also kein ordentlicher Vertreter der Partei im Rate, so ist ein zeitweiliges Ratsmitglied hierfür zu ernennen.

Die Grundlage für den Schiedsspruch bildet die Berufung auf den Spruch, die von den Parteien gemeinsam auszuarbeiten ist (Schiedsvertrag, Kompromiß). Falls eine Einigung hierüber unter den Parteien nicht erzielt wird, so prüft das Schiedsgericht die Ansprüche der Parteien und setzt sodann den Kompromiß selbst auf; hierzu ist Einstimmigkeit erforderlich. Ist dies nicht zu erreichen, so setzt der Völkerbundrat den Kompromiß fest, wobei er wiederum nach den Bestimmungen des Artikels 4 Abs. 5 und des Artikels 5 Abs. 1 der Völkerbundsatzung zu handeln hat. Das Verfahren bei der Abgabe des Schiedsspruches kann in der Berufungsurkunde bestimmt sein, andernfalls regelt es das Schiedsgericht selbst.

Handelt es sich um Streitigkeiten, bei denen Fragen rechtlicher Natur entschieden werden müssen, so kann das Schiedsgericht auf Verlangen einer Partei die vorherige Entscheidung solcher Rechtsfragen für notwendig erklären; in diesem Falle erwächst den Parteien die Pflicht, diesen Teil des Streites vor den Ständigen Internationalen Gerichtshof zu bringen, es sei denn, daß dies im Kompromiß ausdrücklich ausgeschlossen worden ist.

Vergleicht man die Regelung der Streitschlichtung, wie sie im Durchfuhrabkommen niedergelegt ist, mit der im Eisenbahnabkommen getroffenen, so ergibt sich ein bedeutsamer Unterschied: Das Statut vom Jahre 1921 macht die Einholung eines Gutachtens des Verkehrsausschusses zur Pflicht, bevor eine richterliche Entschei-

dung eingeholt wird, es begründet die Zuständigkeit des Ständigen Internationalen Gerichtshofes als Regel; — das Eisenbahnstatut vom Jahre 1923 dagegen bestimmt als Regel zur Schlichtung von Streitfällen das Schiedsverfahren, erst in zweiter Linie und nur in gewissem Umfange spielt der Gerichtshof eine Rolle. Die unterschiedliche Behandlung desselben Gegenstandes in den beiden Abkommen findet ihre Erklärung aus dem Gegensatz heraus, der zwischen rechtlichen und politischen Streitfällen besteht.

Zur Zeit der Beratung des Durchfuhrabkommens in Barcelona machte sich die Bestrebung geltend, den Organen des neugegründeten Völkerbundes ein ständiges Arbeitsfeld zuzuweisen. War der Völkerbund und somit der Ständige Internationale Gerichtshof gemäß den Artikelnn 336, 337 und 386 des Versailler Vertrages in besonderen Fällen, gemäß Artikel 376 ebenda ganz allgemein Schiedsinstanz zwischen Deutschland und den Siegerstaaten in den Verkehrsangelegenheiten, so lag es nahe, dieselbe Zuständigkeit auch für das Durchfuhrabkommen zu bestimmen; zumal das Abkommen — wenigstens seiner Vorgeschichte nach — auf das engste mit dem Friedensvertrag zusammenhängt. Die gleiche Erwägung mag der Festsetzung der Pflicht zur Einholung eines Gutachtens vom Verkehrsausschuß zugrunde gelegen haben. Das Durchfuhrstatut enthält jedoch ebensosehr rechtliche wie verkehrspolitische Leitsätze; daß demnach manche Streitfälle durch das vorgesehene Verfahren, welches nur für rechtliche Streitigkeiten geeignet ist, nicht zum Vorteil der internationalen Gemeinschaft entschieden werden können, ist gänzlich übersehen worden.

Die Notwendigkeit einer unterschiedlichen Behandlung der beiden verschieden gearteten Streitmöglichkeiten war dagegen vom Verkehrsausschuß in den Vorarbeiten für das Eisenbahnabkommen richtig erkannt worden und findet sich im Entwurf zu dem Abkomkommen, der den Genfer Beratungen zugrunde lag, verwertet.[1]) Die

[1]) In den Anmerkungen des Verkehrsausschusses heißt es hierzu: „La Commission consultative et technique n'a pu, malgré les précédents de la Conférence de Barcelone, proposer de soumettre à la Cour Permanente de Justice Internationale le règlement de tous les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du Statut. Il lui a semblé qu'au moins actuellement, le texte de tous les articles de la Convention n'était pas de nature à permettre un recours aussi large et aussi absolu à la procédure d'appel devant la Cour Permanente de Justice Internationale. Ce recours est, en effet, semble-t-il, la garantie la plus désirable

Konferenz ging in dieser Hinsicht noch über den Entwurf hinaus, der eine Teilung der Rechtsprechung zwischen einem Schiedsgericht und dem Ständigen Internationalen Gerichtshof für bestimmt angegebene Fälle vorsieht, und fand die endgültige Lösung in der vorgehend besprochenen Weise, wobei auch an Stelle der obligatorischen Vermittlertätigkeit des Verkehrsausschusses, wie sie im Entwurf noch beibehalten worden war, die wahlweise gesetzt wurde.[1])

In zusammenfassender Betrachtung der in den beiden allgemeinen Abkommen getroffenen Streitschlichtungsregelung ergibt sich folgendes: Die vertragschließenden Staaten haben die Verpflichtung zur endgültigen schiedsrichterlichen Beilegung aller etwa aus der Auslegung oder Anwendung der Vereinbarungen erwachsenden Streitfälle übernommen (kompromissarische Klausel); stillschweigend schließt dies die Verpflichtung ein, „sich nach Treu und Glauben dem Schiedsspruche zu unterwerfen".[2]) Im einzelnen unterscheiden sich die für die Streitschlichtung einzuschlagenden Wege:

Das Durchfuhrabkommen setzt als Regel die Zuständigkeit des Ständigen Internationalen Gerichtshofes fest, es muß jedoch zuvor der Verkehrsausschuß als Vermittlungsinstanz in Tätigkeit gewesen sein; jedoch steht es den Streitteilen frei, den Streitfall auf jede andere Weise, insbesondere durch Schiedsgericht nach eigener Bestimmung beizulegen. Der Ständige Internationale Gerichtshof kann von beiden Teilen gemeinsam angerufen werden, er wirkt alsdann auf Grund eines Kompromisses

d'exacte application des règles de droit inscrites dans une convention de droit international. Mais un grand nombre des articles de la Convention fixent moins des règles de droit précises qu'ils n'indiquent d'une façon très générale les principes d'une politique ferroviaire. Pour ces motifs, la Commission a estimé plus sage de suggérer actuellement .... une solution transactionelle entre l'abandon et le maintien absolus de la juridiction de la Cour." Société des Nations, C.G.C.T. 1. C 376 M 169, 1923, VIII. Deuxième Conférence générale des Communications et du Transit. Document péparatoires. I Voies ferrées. Génève 1923, S. 13.

[1]) Wobei auch die Befürchtung eine Rolle gespielt hat, der Verkehrsausschuß könnte mit Arbeit überlastet werden. Vgl. Société des Nations, C 28 M 14, 1924, VIII. Deuxième Conférence etc., Comptes rendus et textes relatifs à la Convention et au Statut sur le Régime international des Voies ferrées, Genève 1924, S. 28, 29.

[2]) Vgl. Art. 37 Abs. 2 des Abkommens zur Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Okt. 1907.

als Schiedsgericht; es ist aber auch einseitiges Begehren des Spruches zulässig, und in diesem Falle besteht für den anderen Teil die Einlassungspflicht auf Grund der im Abkommen getroffenen Vereinbarungen. (Art. 13 Abs. 2 des Durchfuhrstatutes sieht die Anrufung des Gerichtes in der Weise vor, wie sie im Artikel 40 der Satzung für den Ständigen Internationalen Gerichtshof niedergelegt ist; hiernach ist die Anrufung möglich sowohl durch Uebermittlung der Kompromißurkunde als auch durch einseitiges Begehren.) Hier hat das Statut selbst in seinen hierauf bezüglichen Bestimmungen als Schiedsvertrag zu gelten.

Nach dem Eisenbahnabkommen ist regelmäßig ein für jeden Streitfall besonders zu bildendes Schiedsgericht zuständig, dessen Zusammensetzung und dessen Verfahren im Abkommen geregelt ist; jedoch kann das Schiedsgericht auch nach den eigenen Wünschen der Parteien gebildet werden und sein Verfahren bestimmen. Der Ständige Internationale Gerichtshof entscheidet nur dann über Streitigkeiten, wenn die Parteien ganz allgemein oder für den Sonderfall dessen Zuständigkeit vereinbart haben, und zwar bestimmt sich sodann das Verfahren nach den Vorschriften des Artikel 27 des Statutes für den Ständigen Internationalen Gerichtshof, das heißt nach den Sonderregeln, die für die Entscheidungen von Verkehrs- und Durchfuhrstreitigkeiten ausgearbeitet worden sind. Es kann also ganz allgemein hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung des Eisenbahnabkommens keine Partei die andere vor dem Gerichtshof erfolgreich belangen; eine Einlassungspflicht besteht für den Gegner nicht. Nur wo es sich um Fragen von ausgesprochen rechtlicher Natur handelt, ist der Spruch des Gerichtshofes einzuholen, es ist dazu aber nötig, daß das Vorhandensein einer solchen rechtlichen Frage vom Schiedsgericht festgestellt wird, und daß eine Partei deren Entscheidung durch den Gerichtshof beantragt. Das Schiedsgericht hat in diesem Falle die vorherige Entscheidung einer solchen rechtlichen Sonderangelegenheit für erforderlich zu erklären, und es besteht nunmehr nach dem Abkommen für die Parteien die Pflicht, den Spruch des Ständigen Internationalen Gerichtshofes hierüber herbeizuführen.

Als bemerkenswerte Tatsache wurde bereits aufgezeichnet, wie in der letzten Zeit der reine Schiedsgedanke gegenüber anfänglichen Bestrebungen, dem neuentstandenen Ständigen Gerichtshof ein möglichst umfangreiches Feld obligatorischer Rechtsprechung

zuzuweisen, wieder an Stärke gewonnen hat. Diese Tatsache, die ganz allgemein in der völkerrechtlichen Entwicklung der letzten Jahre erkennbar ist, findet für das internationale Eisenbahnrecht deutlichen Ausdruck im Durchfuhr- und im Eisenbahnabkommen. Vom entwicklungsgeschichtlichen Standpunkte aus verdient die Einführung endgültiger Schiedssprechung auch für Streitigkeiten politischer Natur, wie sie nach der Art der in den beiden Abkommen enthaltenen Bestimmungen denkbar sind[1]), nachdrückliche Hervorhebung, da diese Erweiterung des Wirkungsbereiches von Schiedsgerichten überhaupt gegenüber den in der Vorkriegszeit angewandten Uebung eine Neuerung darstellt.[2]) Für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes verspricht die Regelung der Streitigkeiten durch Schiedsgerichte einen ruhigen Verlauf in den durch die beiden Abkommen, insbesondere durch das Eisenbahnabkommen vorgezeichneten Bahnen und ergänzt in bestimmtem Umfange die oft sehr dehnbaren und absichtlich wenig bestimmt abgefaßten Vorschriften, deren Bedeutung im Einzelfalle gelegentlich des Schiedsspruches klar und deutlich zum Ausdruck kommen muß.

[1]) Als Beispiele solcher Bestimmungen seien genannt: Art. 7 des Statutes über die Freiheit der Durchfuhr: Ausnahmsweise kann ein Staat den Bestimmungen des Statutes zuwiderhandeln, falls ihn schwerwiegende Ereignisse, die die Sicherheit des Staates und die Lebensinteressen des Landes angehen, hierzu zwingen. Ebenso Art. 29 des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen. Im Streitfalle ist der Tatbestand vom Schiedsgericht festzustellen und zu prüfen.

[2]) Vgl. Art. 38 des Haager Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907.

III. Die allgemeinen Verkehrs- und Durchfuhrkonferenzen unter den Auspizien des Völkerbundes.

Neben dem Verkehrsausschuß, dessen Bedeutung zu würdigen im vorangehenden Teile versucht wurde, ist in Barcelona noch eine zweite dauernde Einrichtung geschaffen worden, die für die Gestaltung des internationalen Eisenbahnrechtes von Wichtigkeit ist; es sind die „allgemeinen Verkehrs- und Durchfuhrkonferenzen unter den Auspicien des Völkerbundes". Die hervorragende Rolle, die der Verkehr im Leben der Staaten und Völker untereinander einnimmt, hatte in Barcelona, wo zum ersten Male fast alle Staaten der Erde zur Beratung über diese das Gesamtinteresse so sehr berührenden Fragen zusammengetreten waren, den Gedanken reifen lassen, eine derartige Zusammenkunft in regelmäßigen Zeitabschnitten zu wiederholen. Damit sind die allgemeinen Verkehrskonferenzen zu einem bedeutsamen Organ im Leben der Staaten geworden, um so mehr als der Gegenstand der Beratungen grundsätzlich technischer Natur ist; denn die Abtrennung dieses an ungelösten Fragen so reichen Gebietes von der hohen Politik und die abgesonderte Verhandlung hierüber bietet eine gewisse Gewähr dafür, daß das Werk der Konferenzen erfolgreich sein wird. Dies darf um so eher ausgesprochen werden, als schon das Ergebnis der beiden ersten allgemeinen Verkehrskonferenzen in Barcelona und Genf, obwohl die Beratungen noch in engem Zusammenhange mit den Bestimmungen der Friedensverträge, insbesondere des Versailler Vertrages gestanden hatten[1]), in mancher Hinsicht als Erfolg gelten können.

Das Statut[2]) regelt die Verfassung der allgemeinen Verkehrskonferenzen in folgender Weise: Die vollberechtigte Teilnahme steht nicht nur allen Mitgliedern des Völkerbundes, sondern auch den-

[1]) Von Völkerbundsseite wird zum Beispiel die Barcelona-Konferenz mit den großen Friedenskonferenzen wie dem Wiener Kongreß oder der Pariser Konferenz verglichen: La Conférence de la Société des Nations, à Barcelona, Librairie Payot & Cie. Lausanne/Genève 1921, S. 5, 6.

[2]) Règlement d'Organisation des Conférences générales et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit. Vgl. S. 24, 25, 97.

jenigen Staaten offen, die entweder von der Völkerbundversammlung durch Beschluß ganz allgemein zu den technischen Organisationen des Bundes, oder auf Beschluß der Verkehrskonferenz zur Teilnahme an der Verkehrsorganisation zugelassen worden sind. Jeder dieser Staaten ist durch einen Bevollmächtigten zu vertreten; es können aber diesem beliebig viele Stellvertreter und Sachverständige beigeordnet werden (Art. 1 und 2 des Statuts). Mit beratender Stimme (à titre consultatif), also ohne Stimmrecht können fernerhin dem Völkerbunde nicht angehörenden Staaten an der Konferenz teilnehmen, wenn entweder der Völkerbundrat eine Einladung zur Teilnahme an einen solchen Staat gelangen läßt, oder aber die Konferenz selbst mit Zweidrittelmehrheit die Zulassung beschließt. Aber nur dann hat eine solche Beschlußfassung der Konferenz zu erfolgen, wenn es sich um die Prüfung einer bestimmten Sonderfrage handelt, und die Mitarbeit des so zugelassenen Staates, d. h. seines Bevollmächtigten, beschränkt sich nur auf dieses Sondergebiet (Art. 4 und 3 des Statuts). Zur Teilnahme sind überdies auch die Mitglieder des Verkehrsausschusses, jedoch nur mit beratender Stimme, berechtigt (Art. 14 Abs. 2 des Statuts).

Die Einberufung der Konferenz erfolgt durch den Völkerbundrat, dem auch das Recht zusteht, den Präsidenten zu ernennen; macht der Rat hiervon keinen Gebrauch, so erwählt die Konferenz selbst den Vorsitzenden. Als Ort der Tagung gilt für gewöhnlich der Sitz des Bundes (Art. 10 und Art. 14 Abs. 3 des Statuts). Die Einladung hat unter rechtzeitiger Uebermittlung der Tagesordnung an die zur Teilnahme vollberechtigten Staaten durch den General-Sekretär des Völkerbundes zu erfolgen. Die Tagesordnung, deren Vorbereitung dem Verkehrsausschuß obliegt, erhält also ihre endgültige Gestalt erst durch den Völkerbundrat; sie kann jedoch in folgender Weise noch ergänzt werden: Jeder zur Teilnahme vollberechtigte Staat kann neue Fragen für die Tagesordnung vorschlagen. Nach dem Zusammentritt der Konferenz beschließt diese dann selbst, ob der Vorschlag auf die Tagesordnung kommen soll oder nicht, und zwar ist Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Teilnehmer vorgeschrieben. In gleicher Weise werden im Verlauf der Tagung neue Fragen in die Tagesordnung aufgenommen, wenn durch die Abstimmung mit Zweidrittelmehrheit die Dringlichkeit und Wichtigkeit solcher neuen Fragen dargetan wird (Art. 11 des Statuts).

Die Konferenz faßt ihre Beschlüsse im allgemeinen mit ein-

facher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, jedoch ist es erforderlich, daß mindestens die Hälfte und einer der Vertreter der gerade an dieser Konferenz teilnehmenden vollberechtigten Staaten anwesend sind (Art. 14 Abs. 4 des Statuts); die Annahme eines auf der Tagesordnung befindlichen Vorschlages erfolgt jedoch nur durch Zweidrittelmehrheitsbeschluß der bei der Abstimmung Anwesenden. Vorbehaltlich der Kontrollrechte des Rates und der Völkerbundversammlung entscheidet die Konferenz auch über die Form, die der angenommenen Entschließung zu geben ist, insbesondere darüber, ob diese als internationales Abkommen oder als Empfehlung an die Regierungen zu gelten hat, oder in der Völkerbundversammlung als Beschlußvorlage eingebracht werden soll (Art. 12 des Statuts).

Ein Jahr nach Schluß jeder Konferenz zieht der General-Sekretär bei den zur Teilnahme vollberechtigten Staaten Erkundigungen über die zur Verwirklichung der Konferenzbeschlüsse getroffenen Maßnahmen ein (Art. 13 des Statuts).

Auf Antrag des Verkehrsausschusses kann der Rat ferner Sonderkonferenzen zur Prüfung solcher Fragen einberufen, deren Bedeutung auf einzelne Staaten beschränkt ist; es müssen aber alle zur Teilnahme an den allgemeinen Verkehrskonferenzen vollberechtigten Staaten hiervon mindestens drei Monate vor Eröffnung der Tagung verständigt werden, und jeder dieser Staaten ist auf seinen Antraag hin zur Teilnahme an einer solchen Sonderkonferenz zuzulassen. Beantragen mindestens ein Drittel dieser nicht eingeladenen Staaten die Zulassung, so wird beim Rate die Umwandlung der Sonderkonferenz in eine allgemeine beantragt (Art. 15 des Statuts).

Das Statut selbst kann abgeändert werden, wenn gelegentlich einer allgemeinen Verkehrskonferenz eine Zweidrittelmehrheit der Regierungsvertreter dafür stimmen; hierbei sind die Vertreter derjenigen Staaten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, auch wenn sie sonst als vollberechtigte Mitglieder zu der Konferenz zugelassen waren (vgl. Art. 2 des Statutes) nicht stimmberechtigt (Art. 16 des Statutes).

Ihre Geschäftsordnung auszuarbeiten, liegt der Konferenz selbst ob; dies ist auf der ersten Konferenz zu Barcelona bereits geschehen.[1])

[1]) Règlement intérieur des Conférences générales des Communications et du Transit — abgedruckt in Société des Nations, C 662 M265, 1923, VIII. Annexe II, Seite 93.

Die ständige Einrichtung der allgemeinen Verkehrs- und Durchfuhrkonferenzen ist der Ausdruck der Arbeitsgemeinschaft der Staaten an denjenigen Kulturaufgaben, die die Durchführung und die Fortbildung des internationalen Verkehrs notwendig machen. Konnte man nun beim Verkehrsausschuß die Zusammensetzung aus Regierungsvertretern für günstig erachten, so erscheint die Tatsache, daß auch bei den Verkehrskonferenzen vollberechtigte, d. h. stimmfähige Mitglieder ebenfalls nur bevollmächtigte Vertreter der Regierungen sein können, als dem Zwecke dieser Einrichtung abträglich. Hier offenbart sich derselbe Mangel, der auch beim Völkerbunde in Erscheinung tritt: die ausschließliche Zusammensetzung internationaler Konferenzen aus Regierungsvertretern, die in der Hauptsache die Macht- und Sonderinteressen der einzelnen Staaten zu vertreten haben, beschwört Hemmungen in der Abwicklung der Geschäfte herauf und stellt sich dem Fortschritt oft genug hindernd in den Weg.[2]) Dies ist umsomehr zum Schaden, als die Verkehrskonferenzen doch vor allem Kulturaufgaben von größter Bedeutung zu bewältigen haben, deren Erledigung abseits von der hohen Politik in vielen Fällen wohl denkbar ist. Gerade hier könnte der schon oft aufgetauchte Gedanke eines Parlamentes, das sich aus gleichberechtigten Regierungsvertretern und gewählten Vertretern der Bevölkerungen oder bestimmter Bevölkerungsgruppen zusammensetzt, mit Aussicht auf Erfolg verwirklicht werden.[3]) Bei der Aufstellung internationaler Tarife z. B. würde dies nur eine Uebertragung der in den einzelnen Staaten vielfach gebräuchlichen Uebung bei der Festsetzung der nationalen Tarife bedeuten. Zu den wichtigsten Aufgaben der Zukunft wird es daher gehören, diesem Gedanken tatsächliche Gestaltung zu geben, und die gegenwärtige Einrichtung der allgemeinen Verkehrskonferenzen mag wohl als erster Schritt zum Ziele seinen Platz in der Geschichte des internationalen Verkehrs einnehmen.

[2]) Vgl. Schücking-Wehberg, a. a. O., Seite 138.

[3]) Dies hat Wilhelm Kaufmann schon im Jahre 1893 vorgeschlagen: zwei Arten von Vertretungen der Oeffentlichkeit sollten bei internationalen Beschlußfassungen mitwirken, je eine Vertretung im Hinblick auf die Erwerbsinteressen und auf die Interessen an der Bedürfnisbefriedigung. Wilhelm Kaufmann, a. a. O., Seite 62 ff.

IV. Verwaltungsgemeinschaften.

Die Eisenbahnen als vorzüglich technische Unternehmungen erfordern nach ihrer ganzen Eigenart einen besonders stark ausgebildeten Verwaltungsapparat. Diese Eigenschaft überträgt sich dort, wo internationale Bahnlinien eröffnet werden, auch auf die zusammengesetzten Verwaltungen, und weiter zeigt es sich, daß das Bedürfnis nach einheitlicher zusammengefaßter Verwaltungstätigkeit auch in allen anderen Beziehungen in starkem Maße vorhanden ist, wo Angelegenheiten der Eisenbahnen, hier der internationalen Eisenbahnen, geregelt oder durchgeführt werden sollen. So sind mit den ersten internationalen Eisenbahnen, wie diese ständig wachsend und sich erweiternd, zahlreiche internationale Organe entstanden, die Angelegenheiten der verschiedensten Art zu bearbeiten haben. Hierauf einzugehen, würde den Rahmen der gestellten Aufgabe jedoch weit überschreiten.

Im Zusammenhang mit den besprochenen neuen Berner Uebereinkommen vom Jahre 1924 soll aber auf die Neugestaltung, die das bedeutsame Berner Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung durch diese beiden Uebereinkommen erfahren hat, kurz eingegangen werden. Der Zweckverband der Staaten, die sich zur gemeinsamen Durchführung der Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf Grund eines einheitlichen Vertrages zusammengeschlossen haben, gehört zu denjenigen Verbänden, die sich zwar grundsätzlich mit der Schaffung einer Geschäftsführungsstelle begnügt haben, einem Bureau, das grundsätzlich der Zwangs- und Befehlsgewalt entbehrt.[1]) Trotzdem werden die hierdurch gezogenen Grenzen in mancher Hinsicht überschritten.

Der Arbeitsbereich des Zentralamtes, wie er im Artikel 57 des alten Berner Uebereinkommens umrissen worden ist, nämlich: Mitteilungen zu vermitteln, Nachrichten zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen, auf Begehren Streitigkeiten zu entscheiden, beim Finanzausgleich der Eisenbahnen untereinander fördernd mitzuwirken, schließlich Aenderungsvorschläge entgegenzunehmen und die Revisionskonferenzen vorzubereiten, ist der gleiche

[1]) Vgl. von Liszt-Fleischmann, a. a. O., Seite 220.

geblieben, nur erstreckt er sich nunmehr nicht bloß auf die Güterbeförderung, sondern auch auf den Personen- und Gepäcktransport. (Artikel 57 des alten Uebereinkommens stimmt fast wörtlich mit Artikel 57 I.Ü.G. und Artikel 57 I.Ü.P. überein.) Ebensowenig hat sich die Tätigkeit des Zentralamtes als Führer der Listen über die den Uebereinkommen unterstehenden Strecken geändert (Art. 58 I.Ü.G. — Art. 58 I.Ü.P.), und das gleiche gilt von seiner Mitwirkung bei der Zulassung neuer Staaten zum Verbande (Art. 59 I.Ü.G. — Art. 59 I.Ü.P.).

Das Reglement für das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung (I.Ü.G. Anlage VI — I.Ü.P. Anlage II) hat einige Veränderungen erfahren. Wie bisher sind die Vertragsstaaten zu den Kosten des Amtes nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken beitragspflichtig, jedoch sind Schiffahrtsunternehmungen nur nach Maßgabe der Hälfte ihrer Streckenlängen verpflichtet, und die Höhe des Beitrages ist auf höchstens 0,80 Goldfranken für das Kilometer begrenzt (Art. 1 § 2 Rgl.). Die Verrechnung der Kosten ist im gleichen Paragraphen eingehend geregelt; nach fünfmaliger Aufforderung eines Staates zur Leistung seines Kostenanteiles gilt seine Nichtzahlung als stillschweigende Erklärung des Willens, aus dem Uebereinkommen auszuscheiden. Sind einmal die Strecken eines Staates unter dieser Voraussetzung von der Liste der beteiligten Strecken gestrichen worden, so kann der Beitritt und die Wiedereintragung erst nach Zahlung der geschuldeten Kostenbeiträge wieder stattfinden.

Nach dem alten Reglement hatte das Zentralamt das Recht, auf Antrag eines Staates ein schuldnerisches Transportunternehmen zur Bezahlung der Schuld oder zur Angabe der Gründe der Zahlungsverweigerung aufzufordern; gelangte das Amt zu der Ansicht, daß eine Summe wirklich geschuldet wurde, so konnte es auf Grund eines Gutachtens zweier von dem schweizerischen Bundesrate zu diesem Zwecke bezeichneten Sachverständigen die Hinterlegung der geschuldeten Summe beim Zentralamte verlangen. Die endgültige Entscheidung hatte dann der zuständige Richter zu fällen (Art. III Abs. 4 des alten Reglementes). Diese Befugnis des Amtes ist gemäß Art. 3 § 3 Rgl. nunmehr dahingehend erweitert worden, daß es nur noch der Anhörung eines Sachverständigen bedarf, um die Aufforderung zur Hinterlegung an das schuldnerische Transportunternehmen abgehen zu lassen.

Im Zusammenhang damit ist die Neubildung einer fachmännischen Kommission aufzuführen, deren Arbeitsbereich die Fortbildung der Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (Anlage I zu I.Ü.G., vgl. auch Art. 4 I.Ü.G.) ist. Gemäß Artikel 60 § 2 I.Ü.G. bzw. Anlage VII I.Ü.G. setzt sich diese Kommission aus ständigen Vertretern Deutschlands, Frankreichs und Italiens zusammen, während alle anderen Vertragsstaaten in den Sitzungen der Kommission vollberechtigt vertreten sein können, wenn sie es für nötig halten. Die Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit der vertretenen Staaten gefaßt; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten der Tagung, den die Kommission zuvor selbst gewählt hat. Mit beratender Stimme nimmt der Direktor oder in seiner Vertretung der Unterdirektor des Zentralamtes an den Sitzungen teil. Das Zentralamt hat nicht nur das Sekretariat und die Schriftführung der Kommission zu besorgen, sondern es hat die eingehenden Begehren und Anträge allen übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis zu bringen und je nach Bedürfnis die Kommission zu einer Sitzung einzuberufen.

Ebenso wie es im Plane der alliierten und assoziierten Mächte ursprünglich gelegen hatte, das Berner Frachtübereinkommen durch ein neues Abkommen im Rahmen des Völkerbundes zu ersetzen, war auch der Versuch unternommen worden, die Selbständigkeit des Zentralamtes aufzuheben und es gemäß Art. 24 der Völkerbundsatzung zu einem Bureau des Völkerbundes unterzuordnen. Wie sehr nun auch der Gedanke einer zentralen Zusammenfassung aller internationalen Aemter im Interesse wirklicher Zusammenarbeit und zur Vermeidung jeder unnötigen Verschwendung Beachtung verdient (Vorschläge der Deutschen Regierung für die Errichtung eines Völkerbundes [Art. 19—22]), so bestand einerseits in diesem Falle die Schwierigkeit, daß auch Nichtmitglieder des Völkerbundes Unterzeichner der den Verband begründenden Akte waren; zum anderen genießt der Völkerbund heute noch nicht dieses uneingeschränkte Vertrauen, welches für die widerspruchslose Unterordnung internationaler bisher selbständiger Organe unter den Völkerbund Voraussetzung ist.

Im Entwurf zum Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen hatte die mit der Abfassung des Entwurfes beauftragte Kommission vorgeschlagen, alle bestehenden und zukünftigen, durch internationale Vereinbarung ins Leben gerufenen Bureaus

sollten als unter den Auspizien des Völkerbundes stehend betrachtet werden. Bedeutet nun auch „unter den Auspizien des Völkerbundes" nicht ganz soviel wie „unter der Autorität des Völkerbundes" (Wortlaut des Artikels 24 Völkerbundsatzung), so legte doch die Schweiz, der die Ueberwachung des Zentralamtes zusteht, gegen die Annahme einer solchen Vereinbarung Einspruch ein mit der Begründung, daß ohne Genehmigung sämtlicher Unterzeichner des Frachtübereinkommens eine Unterordnung des Berner Zentralamtes unter die Auspizien des Völkerbundes nicht möglich sei. Daraufhin kam der Artikel 41 des Statutes über die internationale Rechtsordnung in der Form zustande, daß man sich auf eine freiwillige und unverbindliche Zusammenarbeit zwischen dem Zentralamte und den Verkehrsämtern des Völkerbundes einigte. Hiernach sei das Zentralamt so anzusehen, als ob es von demselben Geiste wie die Organe des Völkerbundes beseelt sei, und als ob es auf seinem eigenen Gebiete in Ausführung des Statutes die Tätigkeit der Organe unterstützte.[1])

Nachdem das Berner Zentralamt in seiner alten Gestalt, die grundsätzlich erhalten geblieben ist, in langjähriger Tätigkeit seine Bewährung erbracht hat, war die Notwendigkeit einer größeren Umgestaltung nicht zutage getreten, und aus dem gleichen Grunde war auch seine vollkommene bisherige Unabhängigkeit von irgendwelchen anderen internationalen Aemtern gewahrt worden.

—□—

[1]) Vgl. hierzu Société des Nations, C 27 M 13, 1924, VIII, Seite 37 ff, 50 ff und Schücking-Wehberg, a. a. O., Seite 756 ff.

Schlußwort.

Immer bedeutsamer wird die Rolle, welche die internationalen Verkehrsmittel im Getriebe des Wirtschaftslebens auf der Erde spielen. Aus einem nationalen Verkehrsmittel wurden die Eisenbahnen ein Länder verbindendes Band, ein hervorragend wichtiges Glied in der Kette der internationalen Verkehrsmittel. Ohne sie ist die heutige Wirtschaft nicht denkbar, und man kann ohne Uebertreibung sagen, daß vom sicheren Ablauf des Eisenbahnverkehrs zu seinem Teile das Leben der Völker abhängt. Deshalb sind gerade sie der Anlaß zur Bildung eines der ersten größeren Zweckverbandes europäischer Staaten, der Berner Union vom Jahre 1890, geworden, und deshalb gehört ihnen auch heute die Aufmerksamkeit der Staatsmänner in besonderem Maße.

Es ist versucht worden darzulegen, welche Richtlinien den Fortschritt des internationalen Eisenbahnrechtes hauptsächlich nach dem Kriege kennzeichnen, wie das internationale Eisenbahnverkehrsrecht sich in ein allmählich entstehendes allgemeines internationales Verkehrsrecht einfügt, wie die Grundsätze des auf dem europäischen Festlande bereits bewährten internationalen Frachtrechtes allmählich Gemeingut aller Völker werden, wie ferner die ersten Keime zur Bildung eines einheitlichen Rechtes der internationalen Verkehrsmittel überhaupt, deren tatsächliche wirtschaftliche Einheit schon besteht, entstanden sind.

Der Völkerbund hat sich ebenfalls der Frage der internationalen Verkehrsmittel zugewandt und die ersten Schritte zu einer Kodifikation dieses besonderen Teiles des Völkerrechtes unternommen; das Ende des Krieges lag jedoch noch nicht lange genug zurück, und die Friedensdiktate hatten noch allzu autoritative Geltung, als daß dieses Unternehmen vollen Erfolg gehabt haben könnte.

Wenn es aber ein Gebiet gibt, auf dem zwischenstaatliche Verständigung am ehesten möglich ist, so ist es gerade das in dieser Arbeit behandelte, und so hat es sich gezeigt, daß die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit hier zuerst und am stärksten

wieder aufgetaucht ist, daß hier die Vereinsamung Deutschlands, eine Vereinsamung, die es sicherlich nicht verschuldet hat, am ersten durchbrochen worden ist, nicht nur, weil ohne Deutschland internationale Kulturarbeit Stückwerk bleiben müßte, sondern auch, weil Deutschland stets guten Willens war, an den gemeinsamen Aufgaben der Völker mitzuarbeiten.

Anhang

Abkommen und Statut

über

die internationale Ordnung der Eisenbahnen

vom 9. Dezember 1923

‹Convention et statut sur le régime international des voires ferrées›

Uebersetzt unter Zugrundelegung des von der Genfer Konferenz angenommenen englischen und französischen Wortlautes

Abkommen.

Gewillt, die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten und zu diesem Zwecke die internationale Zusammenarbeit bei der Organisation und der Ausführung der Eisenbahntransporte zu erleichtern und zu fördern;

Gewillt ferner, den Grundsatz der gerechten Regelung des Handels bei der Ordnung der internationalen Eisenbahntransporte anzuwenden und zu sichern;

Ueberzeugt, daß hierbei ein Erfolg am besten durch ein allgemeines Abkommen erreicht wird, dem soviel Staaten wie nur möglich nachträglich beitreten können;

In der Erkenntnis, daß die internationale Verständigung über den Eisenbahntransport schon Gegenstand zahlreicher 'Sonderabkommen zwischen Staaten und zwischen Eisenbahnverwaltungen gewesen ist und daß gerade durch solche Sonderabkommen die Einzelheiten in der Anwendung der durch ein allgemeines Abkommen aufgestellten Grundsätze am wirksamsten festgelegt und der Fortschritt der internationalen Verständigung auf diesem Gebiete erreicht werden kann;

Ueberzeugt aber andrerseits, daß, unbeschadet der Rechte der Suveränität oder der behördlichen Gewalt der Staaten und unbeschadet des freien Spieles solcher Sonnderabkommen oder unmittelbaren Verständigungen und Beziehungen unter den Eisenbahnverwaltungen, die Ausarbeitung einer gedrängten systematischen Regelung der anerkannten internationalen Verpflichtungen bezüglich des Eisenbahntransportes denjenigen Grundsätzen die größtmögliche Ausdehnung geben kann, die bisher unter einzelnen Staaten oder einzelnen Eisenbahnverwaltungen aufgestellt worden waren, und daß eben diese Ausarbeitung zukünftig in ausgedehntestem Maße den Abschluß neuer Sonderabkommen je nach dem Bedürfnis des sich entwickelnden internationalen Verkehrs erleichtern kann;

Im Hinblick darauf, daß die Konferenz von Barcelona, die auf Einladung des Völkerbundes am 10. März 1921 zusammengetreten

ist, den Wunsch ausgesprochen hat, ein allgemeines Abkommen über die internationale Ordnung der Eisenbahnen möge binnen zwei Jahren abgeschlossen werden, ferner, daß die am 10. April 1922 in Genua zusammengetretene Konferenz in einer den zuständigen Organen des Völkerbundes mit Zustimmung des Rates und der Vollversammlung des Bundes überreichten Entschließung das Verlangen zum Ausdruck brachte, die in den Friedensverträgen vorgesehenen Abkommen über die internationale Ordnung des Verkehrs möchten sobald als möglich zum Abschluß gelangen und in Kraft treten, ferner, daß der Artikel 379 des Versailler Friedensvertrages und die entsprechenden Artikel der übrigen Friedensverträge die Ausarbeitung eines allgemeinen Abkommens über die internationale Ordnung der Eisenbahnen vorgesehen haben;

Haben die Hohen Vertragschließenden Teile die Einladung des Völkerbundes zur Teilnahme an einer Konferenz, die in Genf am 15. November 1923 zusammengetreten ist, angenommen

und zum Zwecke der Inkraftsetzung des angenommenen Statutes über die internationale Ordnung der Eisenbahnen und zum Zwecke des Abschlusses eines allgemeinen Abkommens hierüber, zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(es folgen die Namen)

die, nachdem sie ihre Vollmachten geprüft und in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgendes übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die vertragschließenden Staaten erklären, das angefügte Statut über die internationale Ordnung der Eisenbahnen anzunehmen, daß sich die zweite allgemeine Konferenz für Verkehr und Durchfuhr, zusammengetreten in Genf am 15. November 1923, zu eigen gemacht hat.

Dieses Statut gilt als wesentlicher Bestandteil des gegenwärtigen Abkommens.

Sie erklären daher, die Verpflichtungen und Verbindlichkeiten des genannten Statutes dem Wortlaute und den festgelegten Bedingungen gemäß anzunehmen.

Artikel 2.

Das gegenwärtige Abkommen berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten, die sich aus dem Friedensvertrag von Ver-

sailles vom 28. Juni 1919 oder aus den übrigen entsprechenden Verträgen ergeben, soweit sie die Signatarmächte dieser Verträge oder die aus den Verträgen begünstigten Mächte betreffen.

Artikel 3.

Das gegenwärtige Abkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise rechtsverbindlich ist, trägt das Datum des heutigen Tages und steht bis zum 31. Oktober 1924 zur Unterzeichnung offen:

jedem Staate, der bei der Genfer Konferenz vertreten war;
jedem Mitglied des Völkerbundes und
jedem Staate, dem der Völkerbundrat zu diesem Zwecke den Wortlaut des Abkommens hat übermitteln lassen.

Artikel 4.

Das gegenwärtige Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der die Niederlegung jedem Signatarstaate und jedem nachträglich beigetretenem Staate anzeigen wird.

Artikel 5.

Ab 1. November 1924 kann jeder Staat, der auf der im Artikel 1 genannten Konferenz vertreten war, ferner jedes Mitglied des Völkerbundes und jeder Staat, dem der Völkerbundrat zu diesem Zwecke den Wortlaut des Abkommens hat übermitteln lassen, dem gegenwärtigen Abkommen nachträglich beitreten.

Dieser Beitritt erfolgt durch Uebermittlung einer Urkunde an den Generalsekretär des Völkerbundes zum Zwecke der Hinterlegung im Archiv des Sekretariats. Der Generalsekretär wird eine solche Hinterlegung jedem Signatarstaate und jedem nachträglich beigetretenen Staate unverzüglich anzeigen.

Artikel 6.

Das gegenwärtige Abkommen tritt erst nach erfolgter Ratifikation durch fünf Staaten in Kraft. Das Datum seines Inkrafttretens ist der neunzigste Tag nach Empfang der fünften Ratifikationsurkunde durch den Generalsekretär des Völkerbundes. Späterhin tritt dieses Abkommen für jeden einzelnen Teil neunzig Tage nach Empfang der Ratifikationsurkunde oder nach der förmlichen Anzeige des Beitrittes in Wirksamkeit.

Gemäß den Bestimmungen des Artikels 18 des Völkerbundpaktes wird der Generalsekretär das gegenwärtige Abkommen am Tage seines Inkrafttretens beim Sekretariat des Völkerbundes eintragen.

Artikel 7.

Der Generalsekretär des Völkerbundes führt eine besondere Sammlung, aus der mit Berücksichtigung des Artikels 9 hervorgeht, welche Teile das gegenwärtige Abkommen unterzeichnet oder ratifiziert haben, welche ihm beigetreten sind oder welche es gekündigt haben. Diese Sammlung steht den Völkerbundmitgliedern ständig offen, ferner erfolgt nach den Weisungen des Rates Veröffentlichung so oft als möglich.

Artikel 8.

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 2 des gegenwärtigen Abkommens kann dieses nach Ablauf von 5 Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens für jeden Teil, von jedem Teile gekündigt werden. Die Kündigung erfolgt in der Form schriftlicher Anzeige an den Generalsekretär des Völkerbundes. Das Generalsekretariat übersendet allen andern Teilen unverzüglich Abschrift dieser Anzeige unter Angabe des Empfangsdatums.

Die Kündigung wird wirksam nach Ablauf eines Jahres, gerechnet vom Tage des Empfanges durch den Generalsekretär, und zwar nur für denjenigen Staat, der sie angezeigt hat.

Artikel 9.

Jeder Signatarstaat oder jeder Staat, der diesem Abkommen nachträglich beigetreten ist, kann entweder bei der Unterzeichnung oder bei der Ratifikation oder Beitrittsanzeige erklären, daß die Annahme dieses Abkommens die Gesamtheit oder einzelne seiner Protektorate, Kolonien oder überseeischen Besitzungen und Gebiete, die seiner Suveränität oder behördlichen Gewalt unterstellt sind, nicht mitverpflichten soll. Er kann auch späterhin und gemäß Artikel 5 gesondert im Namen jedes einzelnen dieser Protektorate, Kolonien, überseeischen Besitzungen und Gebiete, die durch eine solche Erklärung ausgeschlossen sind, den Beitritt erklären.

Ebenso kann auch die Kündigung einzeln für Protektorate, Kolonien, überseeische Besitzungen und Gebiete erfolgen, und zwar unter Anwendung der Bestimmungen des Artikels 8.

Artikel 10.

Nach Ablauf eines jeden Zeitraumes von 5 Jahren seit Inkrafttreten des gegenwärtigen Abkommens kann die Revision dieses Abkommens von fünf vertragschließenden Staaten beantragt werden. Zu jedem anderen Zeitpunkt kann eine Revision des Abkommens von einem Drittel der vertragschließenden Staaten verlangt werden.

Zum Zeichen dessen haben die obengenannten Bevollmächtigten das gegenwärtige Abkommen unterzeichnet.

Vollzogen zu Genf am 9. Dezember 1923 in einfacher Ausfertigung, die im Archiv des Völkerbund-Sekretariates hinterlegt wird.

(Es folgen die Unterschriften.)

Statut.

Erster Teil.

Wechselseitiger internationaler Eisenbahnverkehr.

Erstes Kapitel.

Verbindung der internationalen Linien.

Artikel 1.

Damit die für den internationalen Verkehr geeigneten Verbindungen zwischen ihren Eisenbahnnetzen geschaffen und aufrechterhalten werden, verpflichten sich die vertragschließenden Staaten:

In den Fällen, wo die genannten Netze schon miteinander in Berührung stehen, die Stetigkeit des Betriebes zwischen den bestehenden Linien überall dort zu verwirklichen, wo es die Erfordernisse des internationalen Verkehrs erheischen;

In den Fällen, wo die bestehenden Verbindungslinien den Erfordernissen des internationalen Verkehrs nicht genügen sollten, sich unverzüglich ihre Vorschläge über eine Verbesserung der bestehenden Linien oder über den Bau neuer Linien, deren Verknüpfung mit den Eisenbahnnetzen eines oder mehrerer der vertragschließenden Staaten oder deren Verlängerung auf dem Gebiete eines oder mehrerer der vertragschließenden Staaten dieser Erfordernissen entsprächen, gegenseitig mitzuteilen und diese Vorschläge miteinander in freundschaftlicher Weise zu prüfen.

Die vorstehenden Bestimmungen enthalten keinerlei Verpflichtung hinsichtlich derjenigen Bahnlinien, die aus einem örtlichen Interesse heraus oder aus Gründen der nationalen Verteidigung gebaut worden sind.

Artikel 2.

In Anbetracht der Bedeutung, die die einheitliche Vornahme der verschiedenen Amtshandlungen an ein und demselben Orte beim

Eingang und Ausgang für die Eisenbahnbenutzer im allgemeinen, ganz besonders aber für die Reisenden hat, werden sich die Staaten, soweit nicht Bedenken anderer Art entgegenstehen sollten, bemühen, diese Vereinheitlichung zu bewirken, sei es durch Einrichtung gemeinsamer Grenzbahnhöfe oder wenigstens gemeinsamer Bahnhöfe für jede Richtung.

Der Staat, auf dessen Gebiet sich der gemeinschaftliche Bahnhof befindet, soll dem andern Staate alle Erleichterungen gewähren, die für die Einrichtung und für das Arbeiten derjenigen Aemter erforderlich sind, deren unerläßliche Notwendigkeit sich bei der Durchführung des internationalen Verkehrs ergibt.

Artikel 3.

Der Staat, auf dessen Gebiet die Verbindungsbahnen oder die Grenzbahnhöfe liegen, soll, unbeschadet seiner Suveränitäts- oder Hoheitsrechte, die unangetastet bleiben, den Beamten und den Eisenbahnbediensteten des anderen Staates bei der Ausübung ihres Dienstes Hilfe und Unterstützung zuteil werden lassen, damit der internationale Verkehr erleichtert wird.

Zweites Kapitel.

Maßnahmen, die im Hinblick auf den internationalen Verkehr zu ergreifen sind.

Artikel 4.

In der Erkenntnis, daß dem Betriebe der Eisenbahnen die Geschmeidigkeit verbleiben muß, die unerläßlich dafür ist, daß er den verwickelten Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen kann, wünschen die vertragschließenden Staaten, die Freiheit dieses Betriebes unangetastet zu lassen, übernehmen aber gleichzeitig die Aufsicht darüber, daß sich diese Freiheit nicht zum Nachteil des internationalen Verkehrs auswirkt.

Sie verpflichten sich, dem internationalen Verkehre billige Erleichterungen angedeihen zu lassen und versagen sich jede Unterscheidung, die gegenüber den anderen vertragschließenden Staaten, ihren Staatsangehörigen oder ihren Schiffen den Charakter feindseliger Gesinnung haben könnte.

Die Bestimmungen dieses Artikels kommen nicht nur den Transporten auf Grund eines einzigen einheitlichen Vertrages zugute; sie erstrecken sich auch auf die in den Artikeln 21 und 22 dieses Statutes behandelten Transporte, und zwar unter den in den genannten Artikeln aufgeführten Bedingungen.

Artikel 5.

Die für den internationalen Reise- und Gepäckverkehr zu gewährenden Erleichterungen sollen darin bestehen, daß der Verkehrsdienst mit um so günstigeren Fahrplänen und unter um so besseren Bedingungen hinsichtlich der Schnelligkeit und Bequemlichkeit eingerichtet wird, je wichtiger die fragliche Reisestrecke ist.

Die Staaten wollen die Einführung durchgehender Züge oder, mangels solcher, die Einführung durchgehender Wagen für die wichtigen Strecken des internationalenVerkehrs befürworten und begünstigen, ebenso alle anderen Maßnahmen, die auf diesen Strecken das Reisen besonders schnell und bequem gestalten können.

Artikel 6.

Die für den internationalen Güterverkehr zu gewährenden Erleichterungen sollen darin bestehen, daß der Verkehrsdienst unter um so befriedigenderen Bedingungen hinsichtlich der Schnelligkeit und Regelmäßigkeit eingerichtet wird, je wichtiger die fragliche Transportstrecke ist.

Die Staaten wollen technische Maßnahmen jeder Art, die auf den besonders wichtigen Strecken des internationalen Verkehrs ebenfalls eine besondere Wirksamkeit zu sichern geeignet sind, befürworten und begünstigen.

Artikel 7.

Im Falle, daß der internationale Verkehr auf einer bestimmten Linie zeitweilig aufgehoben oder beschränkt sein sollte, sollen die den Betrieb innehabenden Verwaltungen, soweit ihnen die Abhilfe zusteht, den regelrechten Verkehr sobald wie möglich wieder herzustellen und bis dahin über eine andere Linie abzuwickeln bemüht sein, nötigenfalls unter Mitwirkung der Verwaltungen anderer Staaten, wenn deren Linien Hilfe leisten können.

Artikel 8.

Die vertragschließenden Staaten regeln die Zoll- und Polizei-

formalitäten so, daß der internationale Verkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt und aufgehalten wird. Dieselbe Verpflichtung gilt für die Formalitäten bezüglich der Reisepässe, soweit solche erforderlich sind.

Die vertragschließenden Staaten wollen ganz besonders diejenigen Maßnahmen befürworten und begünstigen, die die auf den Grenzbahnhöfen vorzunehmenden Amtshandlungen vermindern können, insbesondere Abmachungen bezüglich der Wagen unter Zollverschluß und zollamtlich plombierter Güterstücke, ebenso wie alle Einrichtungen, die die Durchführung der zollamtlichen Behandlung ins Innere des Landes zu verlegen gestatten.

Zweiter Teil.

Wechselseitige Benutzung des Rollenden Materials und Technische Einheit.

Artikel 9.

Die vertragschließenden Staaten wollen in den von den Umständen billigerweise erlaubten Grenzen, die unter ihrer Suveränität oder behördlichen Gewalt stehenden Eisenbahnverwaltungen dazu anregen — sofern deren Linien ein stetiges Schienennetz mit gleicher Spurweite bilden —, miteinander Abkommen über solche Maßnahmen zu treffen, die den Austausch und die wechselseitige Verwendung des rollenden Materials gestatten und erleichtern.

Diese Abkommen sollen ebenfalls die Unterstützung in der Gestalt von Beistellung leerer Wagen vorsehen können, falls diese Unterstützung zur Befriedigung der Erfordernisse des internationalen Verkehrs notwendig ist.

Unter den Maßnahmen, die den Gegenstand der angeführten Abkommen ausmachen, sind nicht solche Maßnahmen zu verstehen, die für die wesentlichen Eigentümlichkeiten eines bestimmten Eisenbahnnetzes oder eines bestimmten rollenden Materials Veränderungen mit sich bringen würden.

Falls jedoch derartige Veränderungen mit Rücksicht auf die Steigerung des Verkehrs und auf die verhältnismäßig geringe Bedeutung der Anpassungsarbeit besonders wünschenswert erscheinen

sollten, kommen die fraglichen vertragschließenden Staaten überein, sich gegenseitig alle auf derartige Veränderungen abzielenden Vorschläge zu unterbreiten und deren unverzügliche Prüfung in freundschaftlicher Weise vorzunehmen.

Artikel 10.

Um die wechselseitige Benutzung des rollenden Materials zu erleichtern, wollen die vertragschließenden Staaten den Abschluß von Abkommen über die technische Einheit der Eisenbahnen fördern, namentlich hinsichtlich des Baues und der Unterhaltsbedingungen des rollenden Materials wie hinsichtlich der Lademöglichkeit der Wagen, und zwar in dem Maße wie es für eine gute Durchführung des internationalen Verkehrs dienlich ist.

Damit dem internationalen Verkehre jede wünschenswerte Erleichterung und Sicherheit gegeben wird, sollen diese Abkommen, ganz besonders was die Ländergruppen mit zusammenhängenden angrenzenden Gebieten anbetrifft, auf die Vereinheitlichung der Baubedingungen und der technischen Einrichtungen der Eisenbahnen abzielen.

Artikel 11.

Sonderabkommen können eine Unterstützung durch Stellung von Lokomotiven und, wo es das Interesse des internationalen Verkehres rechtfertigen sollte, durch Ueberlassung von Heizstoffen oder elektrischer Kraft vorsehen.

Artikel 12.

Sonderabkommen zwischen Staaten können Vorsorge treffen, daß das rollende Material einer Verwaltung mit Einschluß der Lokomotiven und sämtlicher beweglichen der betreffenden Verwaltung gehörigen Gegenstände, die sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, dem die betreffend Eisenbahnverwaltung angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden kann, es sei denn auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die betreffende Verwaltung angehört.

Artikel 13.

Die Benutzung und der Umlauf von Eisenbahnwagen Privater oder solcher Körperschaften, die nicht Eisenbahnunternehmungen sind, sollen in Bezug auf den internationalen Verkehr Gegenstand von besonderen Abkommen sein.

Dritter Teil.

Die Beziehungen zwischen der Eisenbahn und ihren Benutzern.

Artikel 14.

Im Interesse des internationalen Verkehrs wollen die vertragschließenden Staaten, soweit es die Umstände billigerweise erlauben, das Zustandekommen von Uebereinkünften darüber befördern, daß der Transport in seiner Gesamtheit auf Grund eines einzigen einheitlichen Vertrages erfolgen kann; diese Uebereinkünfte sollen darauf abzielen, das Höchstmaß der Einheitlichkeit in den Bedingungen hinsichtlich der Ausführung des unmittelbaren Vertrages durch die einzelnen an der Beförderung beteiligten Verwaltungen zu verwirklichen.

Artikel 15.

Wo die Möglichkeit eines einheitlichen Transportvertrages nicht gegeben ist, sollen für die Durchführung der Transporte über die Bahnen zweier oder mehrerer der vertragschließenden Staaten auf Grund aufeinanderfolgender Transportverträge angemessene Erleichterungen gewährt werden.

Artikel 16.

Die Hauptbestimmungen, die in den Sonderabkommen über den einheitlichen Vertrag für Personen- und Gepäckbeförderung ins Auge gefaßt werden sollen, sind folgende:

a) Die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn verpflichtet oder nicht verpflichtet ist, den Beförderungsvertrag einzugehen;

b) Die Bedingungen, unter denen der Beförderungsvertrag abgeschlossen wird und die Abfassung der Urkunde, die die Vertragsbedingungen enthält;

c) Die Verpflichtungen und Vorschriften, die der Reisende einzuhalten hat;

d) Die Verpflichtungen des Reisenden bezüglich der Durchführung der mit dem Transporte in Verbindung stehenden Amtshandlungen, zum Beispiel: der notwendigen zollamtlichen Handlungen;

e) Die Bedingungen für die Gepäcklieferung;

f) Die Bestimmungen für den Fall einer Unterbrechung des

Verkehrsdienstes oder anderer Schwierigkeiten, die die Ausführung der Beförderung beeinträchtigen könnten;

g) Die Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrage;

h) Die Ausübung des Klagerechtes aus dem Beförderungsvertrage und die Vollstreckung der ergangenen Entscheidungen.

Artikel 17.

Die Hauptbestimmungen, die in den Sonderabkommen über den einheitlichen Vertrag für die Güterbeförderung ins Auge gefaßt werden sollen, sind folgende:

a) Die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn verpflichtet oder nicht verpflichtet ist, den Beförderungsvertrag einzugehen;

b) Die Bedingungen, unter denen der Beförderungsvertrag abgeschlossen wird und die Abfassung der Urkunde, die die Vertragsbedingungen enthält;

c) Die Bestimmung der Verpflichtungen und der Haftung der verschiedenen Parteien, die an dem mit der Eisenbahn eingegangenen Vertrage beteiligt sind;

d) Die Bestimmungen bezüglich des für die Beförderung einzuschlagenden Reiseweges und gegebenenfalls bezüglich der einzuhaltenden Beförderungsfristen;

e) Die Bedingungen für die Erfüllung der unterwegs nötig werdenden mit der Ausführung der Beförderung in Verbindung stehenden Formalitäten (z. B. Zollbeschau);

f) Die Bedingungen für die Ablieferung der Güter und für die Bezahlung der Eisenbahnforderungen;

g) Die Sicherheiten, die der Eisenbahn für die Bezahlung ihrer Forderung zugestanden werden müssen;

h) Die im Falle einer Verhinderung der Beförderung oder der Ablieferung zu ergreifenden Maßnahmen;

i) Die Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrage;

j) Die Ausübung des Klagerechtes aus dem Beförderungsvertrage und die Vollstreckung der ergangenen Entscheidungen.

Vierter Teil.

Tarife.

Artikel 18.

Die Tarife, die nach nationalem Gesetz in Kraft stehen und vor

ihrer Inkraftsetzung gebührend veröffentlicht worden sind, sollen festlegen:

Für die Reisenden und das Gepäck die Beförderungspreise einschließlich der Nebengebühren, wenn solche gerechtfertigt sind und die Bedingungen, unter denen diese in Anwendung kommen.

Für die Güter die Frachtkosten einschließlich der Nebengebühren, die Gütereinteilung, gemäß welcher diese Frachtkosten berechnet werden, und die Bedingungen, denen die Anwendung unterworfen ist.

Die Eisenbahnen können keinem Transport die Anwendung des ihm zustehenden Tarifes versagen, sobald die Bedingungen des genannten Tarifs erfüllt sind.

Artikel 19.

Im internationalen Verkehre darf über die Kosten der auf einen gegebenen Transport anwendbaren Tarife hinaus nur das an Gebühren mehr erhoben werden, was sich als eine billige Vergütung für Leistungen rechtfertigen läßt, die über die in den Tarifen vorgesehenen hinausgehen.

Artikel 20.

In der Erkenntnis, daß den Tarifen im allgemeinen die Geschmeidigkeit gelassen werden muß, die für die möglichst genaue Anpassung und die verwickelten Bedürfnisse des Handels und des kaufmännischen Wettbewerbes unerläßlich ist, wünschen die vertragschließenden Staaten die Freiheit ihrer Tarifsetzung gemäß den von der eigenen Gesetzgebung aufgestellten Grundsätzen unangetastet zu lassen, übernehmen aber gleichzeitig die Aufsicht darüber, daß sich diese Freiheit nicht zum Nachteil des internationalen Verkehrs auswirkt.

Sie verpflichten sich, der Billigkeit entsprechende Tarife auf den internationalen Verkehr anzuwenden, und zwar sowohl hinsichtlich der Kosten selbst, als auch hinsichtlich der Ausführungsbedingungen, und versagen sich jede Unterscheidung, die gegenüber den anderen vertragschließenden Staaten, ihren Staatsangehörigen oder Schiffen den Charakter feindseliger Gesinnung haben könnte.

Diese Bestimmungen stehen der Festsetzung gemeinsamer Tarife zwischen den Eisenbahnen und der Schiffahrt nicht im Wege, sofern solche Tarife den in den beiden vorhergehenden Absätzen aufgestellten Grundsätzen Genüge leisten.

Artikel 21.

Die Bestimmungen des Artikels 20 kommen nicht nur den Transporten auf Grund eines einzigen einheitlichen Vertrages zugute. Sie erstrecken sich auch auf Transporte, die eine Reihe mittels Eisenbahn, Seeschiff oder anderer Verkehrsmittel zu durchlaufender Strecken unter Berührung der Gebiete verschiedener der vertragschließenden Staaten und unter Zugrundelegung verschiedener Verträge erfordern, jedoch nur unter dem Vorbehalt, daß die nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

Jeder der aufeinanderfolgenden Verträge muß die ursprüngliche Herkunft und die endgültige Bestimmung des Transportes angeben; das Gut muß während der Dauer der Gesamtreise in der Obhut des Beförderungsunternehmers verbleiben, es muß von jedem einzelnen dem nachfolgenden unvermittelt übergeben werden. Ebenso hat diese Uebergabe unverzüglich zu erfolgen, soweit nicht die Vornahme der Amtshandlungen seitens der Zoll-, Steuer-, Polizei- oder anderer Behörden bei der Uebergabe eine Verzögerung notwendig macht.

Artikel 22.

Die Bestimmungen des Artikels 20 sind ferner sowohl für den nationalen wie für den internationalen Verkehr mit der Eisenbahn anwendbar auf Güter, die im Hafen liegen, ohne Rücksicht auf die Flagge, unter der sie eingeführt worden sind oder unter der sie ausgeführt werden sollen.

Artikel 23.

Die vertragschließenden Staaten wollen die Festsetzung internationaler Tarife möglichst fördern, und zwar entsprechend den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs, denen billigerweise Genüge geleistet werden kann. Sie wollen die Aufnahme aller der Maßnahmen begünstigen und fördern, die selbst außerhalb des Rahmens internationaler Tarife die schnelle Errechnung der Transportkosten für die wichtigsten Verkehrsstrecken möglich machen können.

Artikel 24.

Die vertragschließenden Staaten wollen sich bemühen, eine Vereinheitlichung in der Art der Abfassung sowohl der nationalen wie der internationalen Tarife zu erreichen, besonders, was die Gruppen zusammenhängender aneinandergrenzender Gebiete anbetrifft, damit

die Anwendung dieser Tarife für den internationalen Verkehr erleichtert wird.

Fünfter Teil.

Finanzielle Anordnungen zwischen Eisenbahnverwaltungen im Interesse des internationalen Verkehrs.

Artikel 25.

Die Uebereinkommen finanzieller Art zwischen Eisenbahnverwaltungen sollen einem genügend wirksamen, ordentlichen Betriebe dienlich sein, damit bei der Durchführung des internationalen Verkehrs — besonders bei der Anwendung eines einzigen einheitlichen Beförderungsvertrages — keine Störung erwächst.

Artikel 26.

Was die Geldeinnahmen der Eisenbahnen anbetrifft, so sind in solchen Uebereinkommen namentlich die folgenden Angelegenheiten zu behandeln:

a) Regeln bezüglich des Rechtes einer jeden Verwaltung, den ihr zustehenden Teil der Gesamtforderung der Eisenbahnen einzuziehen;

b) Regeln über die Verantwortlichkeit einer Verwaltung, die entgegen ihrer Verpflichtung hierzu die Einziehung eines Betrages unterlassen hat;

c) zu treffende Maßnahmen, um die Genauigkeit der Verrechnung zu sichern, wenn sich die Eisenbahnverwaltungen die Durchführung der Verrechnung gegenseitig überlassen;

d) Anordnungen über solche finanziellen Regelungen zwischen Verwaltungen, die die tatsächliche Uebertragung von Geldern, soweit sie bei finanziellen Ausgleichungen erforderlich werden könnten, auf das geringste von den Umständen erlaubte Maß herabsetzen können.

Artikel 27.

Hinsichtlich der Beträge, die die Eisenbahn an ihre Benutzer gezahlt hat, sind in den Uebereinkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen namentlich folgende Angelegenheiten zu behandeln:

a) Regeln über den Rückgriff derjenigen Verwaltung, die eine

Entschädigung ausgezahlt hat, auf die anderen Verwaltungen, die an der Ausführung des Transportes beteiligt waren;

b) Bestimmungen über die Feststellung der Haftung der verschiedenen Verwaltungen oder über diejenige Haftung, die sie als gemeinsame ansehen wollen;

c) Bestimmungen über den Rückgriff zwischen Verwaltungen, deren eine dazu veranlaßt worden ist, einen Betrag für zuviel erhobene Fracht auf die Gesamtforderung der Eisenbahn zurückzuerstatten;

d) Regeln über die Anerkenntnis gerichtlicher Entscheidungen, die gegen eine Verwaltung ergangen sind und durch die sie zur Zahlung einer Summe gezwungen worden ist, auch seitens anderer Verwaltungen.

Artikel 28.

Wenn sich aus der Geldmarktlage für den internationalen Verkehr ernstliche Hemmnisse ergeben, so sollen Maßnahmen getroffen werden, um diese Nachteile soweit wie möglich herabzumindern.

Jede Eisenbahnverwaltung, die bei der ausgleichenden Abrechnung infolge von Veränderungen des Geldmarktes der Gefahr fühlbarer Verluste ausgesetzt ist, soll sich durch Erhebung einer Prämie decken können, die in einer der Gefahr angemessenen Höhe festzusetzen ist. Die zwischen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Uebereinkommen können unter dem Vorbehalt einer regelmäßigen Revision feste Geldkurse festsetzen.

Es sollen Maßnahmen getroffen werden, um soweit als möglich alle unlauteren Spekulationen zu verhindern, denen sich Vermittler bei den aus der Geldlage notwendig werdenden Geschäften hingeben könnten.

Sechster Teil.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 29.

Ausnahmsweise und für einen soweit als möglich beschränkten Zeitraum kann den Bestimmungen des gegenwärtigen Statutes zuwider gehandelt werden, sowohl durch besondere oder allgemeine Maßnahmen, die einer der vertragschließenden Staaten im Falle schwerwiegender Ereignisse im Hinblick auf die Staatssicherheit oder

auf die Lebensinteressen des Landes zu treffen genötigt ist, jedoch in dem Sinne, daß die Grundsätze des Statutes im ganzen Umfange des Möglichen beachtet werden müssen.

Artikel 30.

Keiner der vertragschließenden Staaten soll durch gegenwärtiges Statut gehalten sein, die Durchfahrt Reisenden sicherzustellen, denen das Betreten seiner Gebiete verboten ist, oder die Durchfuhr von Gütern zu gewährleisten, deren Einfuhr aus Gründen der öffentlichen Gesundheit oder Sicherheit oder als Vorbeugungsmaßnahme gegen Tier- und Pflanzenkrankheiten untersagt ist. Hinsichtlich derjenigen Transporte, die nicht Durchfuhrtransporte sind, soll keiner der vertragschließenden Staaten durch gegenwärtiges Statut gehalten sein, die Beförderung von Reisenden sicherzustellen, denen das Betreten seiner Gebiete verboten ist, oder die Beförderung solcher Güter zu gewährleisten, deren Einfuhr oder Ausfuhr kraft nationaler Gesetze untersagt ist.

Jeder der vertragschließenden Staaten soll das Recht haben, einerseits die notwendigen Vorsichtsmaßregeln bezüglich der Beförderung gefährlicher oder damit gleichgestellter Güter zu ergreifen, in dem Sinne aber, daß derartige Maßnahmen keine den Grundsätzen des gegenwärtigen Statutes widersprechende Unterscheidungen zur Folge haben, andererseits die allgemeinen Polizeimaßnahmen einschließlich derjenigen der Auswandererpolizei zu treffen.

Ebensowenig soll das gegenwärtige Statut diejenigen Maßnahmen beeinträchtigen, die jeder einzelne der vertragschließenden Staaten auf Grund allgemeiner internationaler Abkommen, bei denen er beteiligt ist, oder die nachträglich zum Abschluß gelangen, zu ergreifen gehalten ist oder sein wird, besonders auch auf Grund solcher Abkommen, die unter den Auspizien des Völkerbundes bezüglich der Durchfuhr, Ausfuhr oder Einfuhr besonderer Warengattungen, zum Beispiel des Opiums oder anderer schädlicher Drogen, des Kriegsmaterials, der Fischereiprodukte, abgeschlossen werden, oder auch auf Grund solcher allgemeinen Abkommen, die den Schutz des gewerblichen, literarischen oder künstlerischen Eigentums zum Gegenstand haben oder falsche Warenzeichen, falsche Ursprungsangaben oder anderes unlauteres Handelsgebahren behandeln.

Artikel 31.

Das vorliegende Statut erlegt keinem der vertragschließenden

Staaten auf Grund der gegenwärtigen Abreden eine neue Verpflichtung auf, die Beförderung der Staatsangehörigen eines nicht vertragschließenden Staates oder deren Gepäck zu erleichtern, noch auch den Transport von Gütern, Fahrzeugen oder Eisenbahnwagen, deren Herkunfts- oder Bestimmungsstaat ein nicht vertragschließender Staat ist.

Artikel 32.

Das gegenwärtige Statut bestimmt nicht die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und der Neutralen in Kriegszeiten. Nichtsdestoweniger bleibt es in dem mit diesen Rechten und Pflichten vereinbarem Maße in Kraft.

Artikel 33.

Das vorliegende Statut erlaubt keineswegs die Zurücknahme solcher Erleichterungen, die über seine Bestimmungen noch hinausgehen und die bisher dem internationalen Eisenbahnverkehr gewährt worden sind, falls die Bedingungen hierfür mit den Grundsätzen dieses Statutes vereinbar sind. Ebensowenig enthält es das Verbot, solche Erleichterungen auch zukünftig noch zu gewähren.

Artikel 34.

Gemäß Artikel 23 e der Völkerbundsatzung soll jeder der vertragschließenden Staaten, der gegen die Anwendung irgendeiner Bestimmung des vorliegenden Statutes für die Gesamtheit oder für einen Teil seines Gebietes infolge dessen Verwüstung während des Krieges 1914/18 eine schwierige wirtschaftliche Lage in begründeter Weise geltend machen kann, zeitweilig seiner aus der Anwendung der genannten Bestimmung folgenden Verpflichtungen entbunden sein, in dem Sinne aber, daß die Grundsätze des gegenwärtigen Statutes im ganzen Umfange des Möglichen beobachten werden müssen.

Artikel 35.

Entsteht zwischen zwei oder mehreren der vertragschließenden Staaten ein Streit über die Auslegung oder die Anwendung des gegenwärtigen Statutes, und kann dieser Streit weder unmittelbar zwischen den Parteien noch durch jedes sonstige Mittel freundschaftlicher Regelung beigelegt werden, so können die Streitteile, bevor sie zu einem Schiedsverfahren oder zu einer gerichtlichen Entscheidung schreiten, die Streitigkeit zwecks gutachtlicher Beurteilung dem vom Völkerbund eingesetzten beratenden und tech-

nischen Organ der Völkerbundmitglieder für Verkehr und Durchfuhr überlassen. In dringenden Fällen kann ein vorläufiges Gutachten alle diejenigen Maßnahmen, empfehlen, die einstweilen dazu bestimmt sind, namentlich dem internationalen Verkehr diejenigen Erleichterungen wieder zu verschaffen, die ihm vor der streiterzeugenden Handlung oder Tatsache zugute kamen.

Kann die Streitigkeit durch eine der im vorigen Abschnitt angegebenen Verfahrensarten nicht beigelegt werden, so wollen die vertragschließenden Staaten ihren Streit einem Schiedsverfahren unterwerfen, falls sie nicht kraft einer Abmachung unter den Parteien beschlossen haben oder beschließen, den Streit vor den Ständigen Internationalen Gerichtshof zu bringen.

Artikel 36.

Ist die Streitsache dem Ständigen Internationalen Gerichtshof unterbreitet worden, so regelt sich das Verfahren nach den Bestimmungen des Artikels 27 des Statutes für den genannten Gerichtshof.

Im Falle des Schiedsverfahrens und sofern die Parteien hierüber nicht in anderer Weise bestimmen, bezeichnet jede Partei einen Schiedsrichter; das dritte Mitglied des Schiedsgerichtes wird von den beiden Schiedsrichtern gewählt. Können sich diese nicht einigen, so ernennt der Völkerbundrat das dritte Mitglied aus der Liste der Beisitzer für Verkehrs- und Durchfuhrangelegenheiten, die in Artikel 27 des Statutes über den Ständigen Internationalen Gerichtshof erwähnt sind; im letztgenannten Falle erfolgt die Wahl des dritten Mitgliedes gemäß den Bestimmungen des vorletzten Absatzes des Artikels 4 und des ersten Absatzes des Artikels 5 der Völkerbundsatzung.

Das Schiedsgericht urteilt auf der Grundlage einer von den Parteien gemeinsam aufgestellten Berufung auf den Schiedsspruch. Konnten sich die Parteien auf die Berufungsformel nicht einigen, so wird diese vom Schiedsgericht mit Erfordernis der Einstimmigkeit nach Prüfung der von den Parteien geltend gemachten Ansprüche selbst aufgestellt; kann eine Einstimmigkeit nicht erreicht werden, so wird sie vom Völkerbundrate unter den im vorigen Abschnitt angeführten Bedingungen aufgestellt. Wenn die Berufungsformel das Verfahren nicht festlegt, so bestimmt das Schiedsgericht das Verfahren selbst.

Die Parteien verpflichten sich, im Verlaufe des Schiedsverfahrens und mangels entgegenstehender Bestimmungen der Berufungs-

formel, jede Frage internationalen Rechtes und jede Angelegenheit rechtlicher Auslegung des Statutes vor den Ständigen Internationalen Gerichtshof zu bringen, wenn das Schiedsgericht auf Verlangen einer Partei die vorgängige Entscheidung einer solchen Frage oder Angelegenheit für die Beilegung der Streitigkeit für notwendig erklärt.

Artikel 37.

Die vertragschließenden Staaten wollen den Abschluß von Sonderabkommen begünstigen und fördern, wenn die bestehenden Abkommen für die Ausführung der Bestimmungen des gegenwärtigen Statutes nicht ausreichen.

Artikel 38.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Statutes können vermittels Sonderabkommen auch auf Transportanstalten anderer Art als Eisenbahnen ausgedehnt werden, namentlich soweit solche Anstalten bei der Ergänzung eines Transportes mit der Eisenbahn eine Rolle spielen.

Diese Anstalten sind alsdann allen Verpflichtungen unterworfen, die durch dieses Statut den Eisenbahnen auferlegt sind; sie genießen aber auch alle Rechte, die das vorliegende Statut den Eisenbahnen zuerkennt.

Jedoch dürfen die im ersten Absatz vorgesehenen Sonderabkommen alle diejenigen Abweichungen vom vorliegenden Statut zulassen, die aus den Unterschieden der Transportart folgen. Insbesondere können diese Abweichungen hinsichtlich eines Vertrages, der auf einen internationalen Transport mittels Eisenbahn und Seeschiff angewandt wird, die Anwendung des Seerechtes für die Dauer der Seereise vorsehen.

Artikel 39.

Mangels Anwendung der im Artikel 38 vorgesehenen Sonderabkommen sollen dem Verkehr auf denjenigen Transportstrecken, die eine Beförderung mittels Eisenbahnen und mittels eines anderen Verkehrsmittels, zum Beispiel der Seeschiffahrt, erheischen, angemessene Erleichterungen gewährt werden.

Artikel 40.

Die vertragschließenden Staaten verpflichten sich, diejenigen bestehenden Abkommen, die den Bestimmungen des gegenwärtigen

Statutes widersprechen sollten, allen erforderlichen Abänderungen zu unterziehen, um es mit diesem Statut in Einklang zu bringen, und zwar sobald als es die Umstände ermöglichen, spätestens aber bei Ablauf solcher Abkommen, und in dem Maße, als es die geographischen, wirtschaftlichen oder technischen Bedingungen der Länder oder Gegenden, die in diesem Abkommen behandelt sind, erlauben.

Artikel 41.

Unbeschadet der Anwendung des Artikels 24 der Völkerbundsatzung sollen alle Aemter oder Kanzleien, die kraft internationaler Abkommen errichtet sind oder noch errichtet werden, soweit sie die Regelung von Eisenbahnfragen zwischen Staaten zu erleichtern haben, als vom selben Geiste wie die Organe des Völkerbundes erfüllt angesehen werden und hinsichtlich der Ausführung des gegenwärtigen Abkommens als Fortsetzer der Tätigkeit der Völkerbundorgane auf diesem besonderen Gebiete gelten. Daher sollen sie mit den zuständigen Stellen des Bundes alle nützlichen Nachrichten austauschen, die die Durchführung ihrer Aufgabe der internationalen Zusammenarbeit betreffen.

Artikel 42.

Die vertragschließenden Staaten wollen alle erforderlichen Maßnahmen treffen, daß dem Völkerbunde alle wesentlichen Mitteilungen gemacht werden, damit die Organe des Bundes die Aufgaben erfüllen können, die ihnen hinsichtlich der Anwendung des gegenwärtigen Abkommens erwachsen.

Artikel 43.

Das gegenwärtige Statut darf nicht so ausgelegt werden, als regele es in irgendeiner Beziehung die Rechte und Pflichten „inter se" solcher Gebiete, die ein Teil eines und desselben suveränen Staates sind, oder unter der Schutzherrschaft eines und desselben suveränen Staates stehen, gleichgültig, ob diese Gebiete, für sich genommen, zu den vertragschließenden Staaten gehören oder nicht.

Artikel 44.

Nichts in den vorangehenden Artikeln darf so ausgelegt werden, als berühre es in irgendeiner Beziehung die Rechte und Pflichten jedes einzelnen der vertragschließenden Staaten, die ihm aus seiner Eigenschaft als Mitglied des Völkerbundes erwachsen.

Protokoll.

Im Augenblick der Unterzeichnung des Abkommens von diesem Tage über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen sind die unterzeichneten Bevollmächtigten über folgendes übereingekommen:

1. Jede unterschiedliche Behandlung der Flaggen, sofern sie ausschließlich in Ansehung einer Flagge erfolgt, gilt als Unterscheidung mit dem Charakter feindseliger Gesinnung im Sinne der Artikel 4 und 20 des Statutes über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen.

2. Falls ein Statut oder ein Gebiet, auf die das Abkommen nicht anwendbar ist, dieselbe Flagge oder dieselbe Staatszugehörigkeit hat wie einer der vertragschließenden Staaten, so kann sich dieser Staat oder dieses Gebiet auf keines der Rechte berufen, die das gegenwärtige Statut der Flagge oder den Zugehörigen der vertragschließenden Staaten gewährt.

Dieses Protokoll hat dieselbe Kraft, Wirksamkeit und Dauer, wie das heute vereinbarte Statut, als dessen integrierender Teil es zu gelten hat.

Geschehen zu Genf, am neunten Dezember neunzehnhundert und dreiundzwanzig.

(Es folgen die Unterschriften.)

Nachweis der benutzten Schriften.

American Association for International Conciliation, The Portorose Conference, Editorial Office New York City, 1922.

Auswärtiges Amt, Weißbuch: Material über die Konferenz von Genua, 27. Mai 1922, Berlin.

von Bülow, B. W., Der Versailler Völkerbund, eine vorläufige Bilanz. W. Kohlhammer Verlag, Berlin, Stuttgart, Leipzig 1923.

van Calker, Prof. Dr. Wilhelm, Die völkerrechtlichen Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten, zugleich ein praktischer Beitrag zur Frage des Völkerbundes. Verlag Gustav Fischer, Jena 1918.

Eger, Dr. Georg, Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen. Verlag G. A. Gloeckner, Leipzig 1910.

Fleischmann, Dr. M., Völkerrechtsquellen. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses Halle a. S. 1905.

Fleischmann, vgl. von Liszt.

Hatscheck, Prof. Dr. J., Völkerrecht als System rechtlich bedeutsamer Staatsakte. A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung Dr. Werner Scholl, Leipzig/Erlangen 1923.

International Intermediary Institute, The Hague, The Permanent Court of International Justice, Statute and Rules. A. W. Sijthoff's Uitgeversmaatschappij, Leyden 1922.

Kaufmann, Dr. Wilhelm, Die mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internationale öffentliche Recht, International-rechtliche Studien und Beiträge. Verlag Duncker & Humblot, Leipzig 1893.

Kraus, Prof. Dr. H., Die Internationale Verkehrskonferenz von Barcelona, in der Deutschen Juristen-Zeitung, 26. Jahrgang 1921, Heft 13/14, Seite 452 ff.

League of Nations, General Transport Situation in 1921. Statements submitted by the States which took part in the First General Conference on Communications and Transit, held in March-April 1921, with an introduction by Professor Tajani, Milan Vol. II, Geneva 1922.

Barcelona Conference, Introduction and complete text of Conventions and recommandations adopted, Librairie Payot & Cie., Lausanne/Genève 1921.

Barcelona Conference, Verbatim Records and Texts relating to the Convention on Freedom of Transit, Geneva 1921.

Barcelona Conference, Verbatim Records and Texts of the

Recommandations relative to the International Regime of Railways, Geneva 1921.
Second General Conference on Communications and Transit, Official Instruments approved by the Conference, Geneva 1924.
von der Leyen, Eisenbahnrecht, Deutsches und internationales, Artikel im Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, herausgegeben von Dr. Karl Strupp, Band I, 5. Lieferung, Seite 266 ff. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin-Leipzig 1924.
von Liszt, Franz, Das Völkerrecht, systematisch dargestellt, 12. Auflage, bearbeitet von Dr. Max Fleischmann, ord. Prof. an der Universität Halle. Verlag Julius Springer, Berlin 1925.
Loder, Dr., Präsident des Internationalen Gerichtshofes, Internationale Schiedsgerichtsbarkeit, in der Deutschen Juristenzeitung, 29. Jahrgang, 1924, Heft 23/24, Seite 922 ff.
La Conférence de la Société des Nations à Barcelona, Librairie Payot & Cie. Lausanne/Genève 1921.
Meili, Prof. Dr., Eisenbahnverträge, 19. Stück im Handbuch des Völkerrechts, herausgegeben von Prof. Dr. Franz von Holtzendorff, Band III. Verlag J. F. Richter, Hamburg 1887.
Niemeyer, Prof. Dr. Theodor, Völkerrecht. Sammlung Göschen. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger, Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig 1923.
Pietsch, W., Rechnungsrat, Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Deut-Reiches, Textausgabe mit Anmerkungen, 2. Auflage. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, Berlin 1913.
Pohl, Prof. Dr. H. und Prof. Dr. C. Satorius, Modernes Völkerrecht, eine Sammlung von Quellen und anderen Urkunden mit Anmerkungen. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung Oskar Beck, München 1922.
Reichsgesetzblatt, Jahrgang 1919, Nr. 140, Seite 687 ff. Gesetz über den Friedensschluß zwischen Deutschland und den alliierten und assoziierten Mächten vom 16. Juli 1919.
Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 22, 1925, Gesetz über das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Vom 30. Mai 1925.
Reichsgesetzblatt Teil II Nr. 26, 1925, Gesetz über das am 23. Oktober 1924 unterzeichnete Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. Vom 12. Juni 1925.
Schücking, Walther und Hans Wehberg, Die Satzung des Völkerbundes, kommentiert, 2. Auflage. Verlag Franz Vahlen, Berlin 1924.
Société des Nations, Première Conférence Générale sur la Liberté des Communications et du Transit. Documents préparatoires (20/31/58). Ohne Orts- und Zeitangabe.)
Conférence de Barcelone, Comptes rendus et Textes relatifs au Règlement d'Organisation des Conférences Générales et de la

Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit et aus Règlement Intérieur des Conférences Générales des Communications et du Transit. (C 662 M 265, 1923 VIII) Genève 1923.

Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit. Comptes rendus et Textes relatifs aux Discussions Générales de la Conférence. C 27 M 13. 1924 VIII, Genève 1924.

Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit. Documents préparatoires I, Voies ferrées, C.G.C.T. 1, C 376 M 169, 1923, VIII. Genève 1923.

Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit. Comptes rendus et Textes relatifs à la Convention et au Statut sur le Régime International des Voies Ferrées, C 28 M 14, 1924, VIII. Genève 1924.

Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit. Convention relative au Transport en Transit de l'Energie électrique. Comptes rendus et Textes. C 30 M 16, 1924, VIII. Genève 1924.

Conférence Internationale sur les Formalités Douanières et Similaires. Comptes rendus de la Conférence. Volume I und II. C 66 M 24, 1924, II. Genève 1924.

1. Convention internationale pour la simlification des formalités douanières.

2. Protocole de la Convention internationale. Genève, le 3 novembre 1923. C 678 M 241, 1924, II.

Spranger, Eduard, Völkerbund und Rechtsgedanke. Verlag Felix Meiner, Leipzig 1919.

Strupp, Dr. Karl, Grundzüge des positiven Völkerrechts, 2. Auflage. Ludwig Röhrscheid, Verlag, Bonn 1922.

von Ullmann, Prof. Dr. E., Völkerrecht, aus der Sammlung: Das öffentliche Recht der Gegenwart, herausgegeben von Jellinek, Laband und Piloty, Band III. Tübingen, Verlag J. C. B. Mohr — Paul Siebeck, 1908.

Vorschläge der Deutschen Regierung für die Errichtung eines Völkerbundes. (In deutscher und französischer Sprache, ohne weitere Angaben.)

Wenzel, Dr. Max, Privatdozent, Juristische Grundprobleme, Band I. Der Begriff des Gesetzes, zugleich eine Untersuchung zum Begriff des Staates und Problem des Völkerrechts. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung, Berlin 1920.